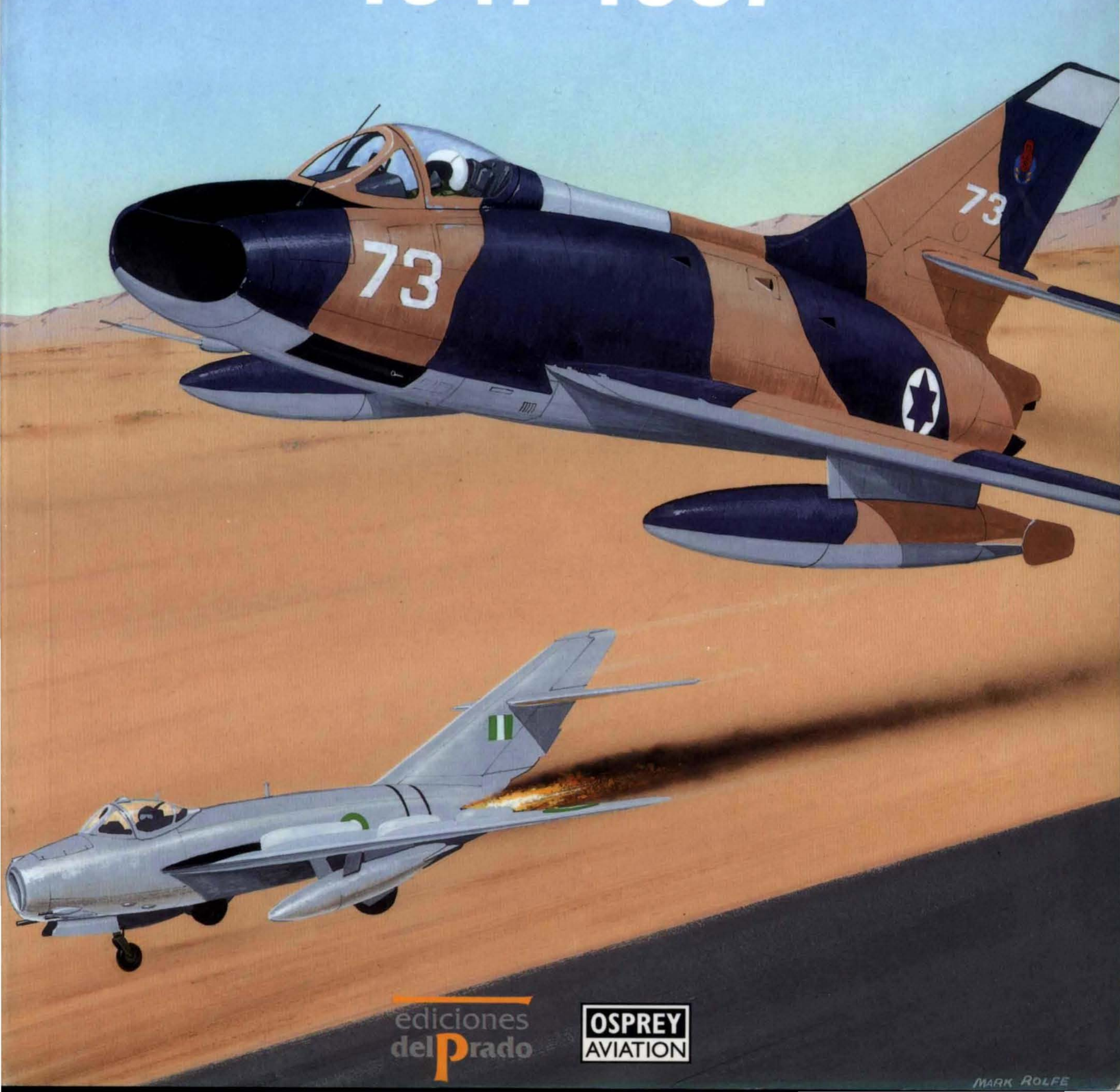
AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

GUERRAS AÉREAS ÁRABE-ISRAELÍES 1947-1967



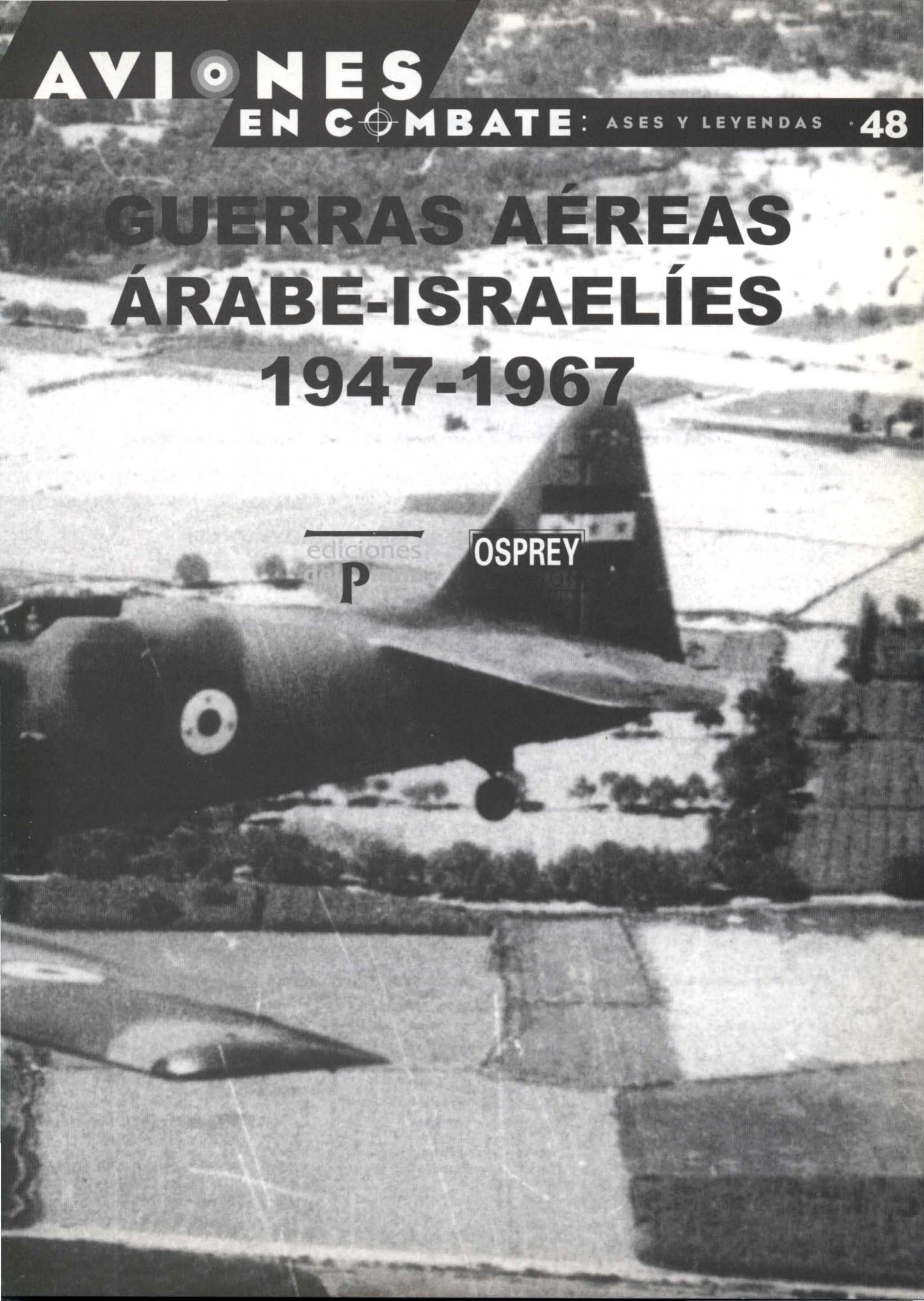
ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

GUERRAS AÉREAS ÁRABE-ISRAELÍES 1947-1967

GLOSARIO

AA	Anti-Aircraft	Antiaéreo/a
AAA	Anti-Aircraft Artillery	Artillería Antiaérea
AAM	Air to Air Missile	Misil Aire-Aire
ADF	Air Defence Force	Fuerza de Defensa Aérea
AEW	Airborne Early Warning	Alerta temprana aérea
AFV	Armoured Fighting Vehicle	Vehículo acorazado de combate
ARM	Anti-Radiation Missile	Misil Antirradiación
ATC	Air Transport Command	Mando Aéreo de Transporte
BAI	Battle Area Interdiction	Interdicción de la zona de combate
CAP	Combat Air Patrol	Patrulla Aérea de Combate
CAS	Close Air Support	Apoyo Aéreo Próximo
CASEVAC	CASualties EVACuation	Evacuación de bajas
CoS	Chief of Staff	Jefe de Estado Mayor
CSAR	Combat Search and Rescue	Búsqueda y rescate en combate
EAF	Egyptian Air Force	F. A. egipcia
ECM	Electronic Counter Measures	Contramedidas electrónicas
EW	Electrónic Warfare	Guerra electrónica
FMB	Fast Missile Boat	Lancha rápida lanzamisiles
HAS	Hardened Aircraft Shelter	Refugio reforzado para aviones
IAF	Israeli Air Force	F. A. israelí
IDF	Israel Defence Force	Fuerza de Defensa de Israel
IrAF	Iraqi Air Force	Fuerza Aérea iraquí
KiA	Killed in Action	Muerto en acción
MBT	Main Battle Tank	Carro de combate
MiA	Missing in Action	Desaparecido en combate
OTU	Operational Training Unit	Unidad de Adiestramiento Operativo
PLO	Palestine Liberation Organisation	Organización para la Liberación de Palestina
PoW	Prisoner of War	Prisionero de guerra
PR	Photo Reconnaissance	Reconocimiento fotográfico
QRA	Quick Reaction Alert	Alerta de Reacción Rápida
RAF	Royal Air Force	Real Fuerza Aérea
REAF	Royal Egyptian Air Force	R. F. A. egipcia
SA	Sherut Avir (Air Service)	Sherut Avir (Servicio Aéreo)
R/T	Radio/Telephone	Radio/Teléfono
SAF	Syrian Air Force	Fuerza Aérea siria
SAM	Surface to Air Missile	Misil superficie-aire
SSM	Surface to Surface Missile	Misil superficie-superficie
UAV	Unmanned Air Vehicle	Vehículo aéreo no tripulado
UN	United Nations	Naciones Unidas
USAF	United States Air Force	Fuerza Aérea de los EE.UU.
VR	Visual Reconnaissance	Reconocimiento visual
WAAF	Women's Auxiliary Air Force	Cuerpo Femenino Auxiliar de la Fuerza Aérea




AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS · 48
GUERRAS AÉREAS
ÁRABE-ISRAELÍES
1947-1967
ediciones
P
OSPREY

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra de Shlomo Aloni *Arab-Israeli Air Wars 1947-82*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 2000

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Ilustración de portada de Mark Rolfe
Perfiles de aviones de Mark Rolfe
Diseño de mapas de TT Designs, T & B Truscott

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634, 4º I.-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires

ISBN (Obra Completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-595-9
D.L.:

Impreso en España

Ilustración de cubierta:

El Tte. Caim Rotem, a bordo del Super Mystère n/s 73 era el número 2 en una formación que atacó la base aérea de Kabrit el 5 de junio de 1967. Cuando Rotem terminó una pasada de ametrallamiento vio un MiG-17 que acababa de despegar. Todavía tenía el tren de aterrizaje bajado y el motor de postcombustión funcionando, cuando lo derribó con una ráfaga de cañón.

ÍNDICE

1947-1949: LA DIVISIÓN Y LA ETAPA POSTERIOR

Pocas naciones, si es que alguna otra vez se ha dado el caso, han sobrevivido a una invasión de todas las naciones vecinas circundantes, poseedoras de fuerzas armadas abrumadoramente superiores, lanzada el mismo día en que comenzó su existencia como país independiente. Lo cierto es que Israel es la excepción.

El 29 de noviembre de 1947, la Resolución de Naciones Unidas número 181 ponía fin al mandato británico e imponía la partición de Palestina en dos Estados independientes: un Estado judío junto a un Estado



En 1939, la compañía "estatal" judía de aviación comercial, Aviron, formó su primer grupo de pilotos con licencia privada. Su flota estaba formada por aviones polacos RWD 8 y RWD 13. El RWD 13 SP-BFM se convirtió en el VQ-PAM y acabó siendo dado de baja para el servicio por la F. A. israelí en 1949 *(GPO)*.

árabe. La población judía, 650.000 personas, aceptó la partición como la menos mala de las soluciones, mientras que la población árabe, 1.200.000 personas, rechazaba el plan de forma absoluta. Sin embargo, los términos de esta división eran casi inaceptables para ambas partes. La nación judía tomaba posesión de, aproximadamente, el 55% de Palestina, donde habitaban unos 500.000 judíos y 400.000 árabes, pero su territorio quedaba dividido en tres zonas casi totalmente separadas entre sí. El resto de la población judía vivía en un Estado árabe que a su vez estaba también dividido en tres zonas prácticamente separadas. La capital, Jerusalén, quedaba bajo control internacional (véase el mapa 1 en la sección en color).

Las hostilidades comenzaron casi de inmediato por todo el país, ya que, de hecho, las fronteras eran inexistentes. La población de un gran número de ciudades era heterogénea al estar compuesta tanto por árabes como por judíos, al igual que las comunidades más pequeñas: establecimientos judíos que habían surgido junto a pueblos árabes. La



Una típica escena del SA (la fuerza aérea judía "clandestina"). Un Tiger Moth, el VQ-PAU, que había pertenecido a la Fuerza Aérea canadiense, estacionado en Sde Dov, un pequeño aeropuerto civil situado a las afueras de Tel Aviv.

población judía, dotada de más recursos económicos, se servía en su mayoría de medios de transporte a motor y de conducciones de agua, que fueron los primeros objetivos de los ataques árabes. En la mitad del conflicto entre ambas partes estaban los británicos, a quienes cada uno de los bandos acusaba de apoyar al otro, mientras que ellos simplemente intentaban llevar a cabo una retirada honorable.

LA FUERZA AÉREA CLANDESTINA

Bajo tan desfavorables circunstancias la aviación empezó a contribuir al esfuerzo bélico judío. Durante los seis meses que transcurrieron entre la publicación de la resolución de Naciones Unidas de noviembre de 1947 y la declaración de independencia israelí en mayo de 1948, dos fuerzas aéreas dominaron los cielos de Tierra Santa: la Real Fuerza Aérea (RAF) que cubría la retirada de las fuerzas británicas, y la fuerza aérea "clandestina" israelí *Sherut Avir* (el Servicio Aéreo, conocido como el SA) que apoyaba a las fuerzas judías.

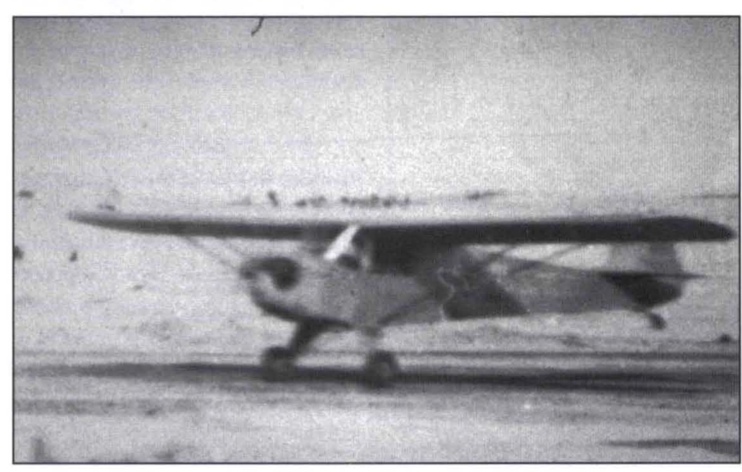
El origen del SA se remontaba a los años de entreguerras, durante los cuales se sembraron las semillas de la aviación judía en Palestina. Casi toda la actividad –comercial, de adiestramiento de pilotos de aviones y planeadores– fue patrocinada por una u otra de las organizaciones judías con una clara previsión de la posibilidad de tener que embarcarse en operaciones militares en el futuro. Esta actividad adquirió un gran impulso a mediados de la década de los años cuarenta bajo el paraguas de la Hagana (Defensa), el brazo militar de la agencia judía, creada sobre la base de la experiencia militar de 2.000 hombres y 500 mujeres adquirida en la RAF y en la WAAF (Women Auxiliary Air Force) durante la II Guerra Mundial.

Cuando estuvo claro que la guerra era inminente, todos los recursos de aviación judíos fueron puestos bajo el control del recién creado SA en noviembre de 1947. Al mes siguiente comenzaron las operaciones aéreas desde Sde Dov, un pequeño aeropuerto civil situado en la parte norte de las afueras de Tel Aviv. Al principio se utilizaron aviones ligeros civiles para realizar misiones de inteligencia (fotografiando objetivos y efectuando vuelos sobre ellos con los jefes militares a bordo), de transporte de suministros a puestos sitiados, evacuación de bajas, de observación y de escolta de convoyes. La primera misión de apoyo a tierra se llevó a cabo el 17 de diciembre de 1947 cuando Pinchas Ben-Porat, a bordo de un RWD 13, recibió la orden de llevar a un médico a Bet-Eshel, en el desierto del Neguev, después de lo cual debía volar hasta la cercana localidad de Nvatim de donde debía evacuar al norte a dos heridos. Sin embargo, cuando Ben-Porat llegó a Bet-Eshel fue in-



El Dragon Rapide fue utilizado por Aviron como transporte de personalidades *(Colección Senior)*.

formado por la población local de que Nvatim estaba siendo atacado por unos 200 árabes. Por propia iniciativa Ben-Porat pidió una ametralladora y granadas de mano, desmontó las puertas del RWD 13, ató la ametralladora Bren al asiento y despegó con un artillero voluntario a bordo. Pocos minutos después el avión atacaba a los árabes que se encontraban en los alrededores de Nvatim consiguiendo que desistiesen de su ataque y emprendiesen la retirada.



El Taylorcraft era demasiado pequeño y no lo bastante potente para ser utilizado en operaciones por el SA. A principios de 1948 la principal misión de los Taylorcraft era el adiestramiento de pilotos inexpertos, pero cuando la situación se hizo más crítica y aumentó la demanda de apoyo aéreo, los Taylorcraft del SA fueron utilizados en operaciones. En marzo-abril de 1948 realizaron misiones de transporte, de abastecimiento aéreo, de reconocimiento, observación y de escolta a convoyes *(Colección Katz)*.

Este hecho produjo un impacto tal que se ordenó que Ben-Porat informase de él en persona a David Ben-Gurion, el líder judío que sería el primero en ocupar los cargos de primer ministro y ministro de Defensa del todavía no nacido Estado de Israel. A pesar de que los británicos advirtieron que no tolerarían otras acciones como aquella, el camino estaba abierto y los aviones ligeros del Escuadrón de Tel Aviv se convirtieron en parte integrante de las fuerzas armadas judías. El empleo de ametralladoras desde estos aviones era extremadamente peligroso, y más de una vez las tripulaciones regresaron a Sde Dov con el soporte de un ala o con la hélice dañada a causa de sus propios disparos o por la acción del enemigo. Las granadas de mano fueron pronto sustituidas por "bombas aéreas", fabricadas especialmente para ese propósito, cuyo peso variaba desde los 20 kg a los 50 kg. El método de bombardeo era simple: cuando el piloto estaba sobre la zona del objetivo, ordenaba al "apuntador" que lanzase la bomba. Entonces el "apuntador" quitaba el pasador de seguridad a la bomba y la lanzaba por la ventanilla o por la puerta del aparato. No había visores de bombardeo, de modo que la precisión dependía totalmente del instinto del piloto, y los primitivos detonadores estaban diseñados para hacer detonar la bomba al chocar con el terreno cuando era lanzada desde una cierta altura. Si el piloto volaba un poco demasiado alto o demasiado bajo, o si el mecanismo no estaba correctamente ajustado, la bomba explotaba en el aire o no explotaba en absoluto.



Una sorpresa fue la adquisición de unos 20 aviones de observación Auster AOP (puestos de observación aérea) excedentes de la RAF a principios de 1948. Los Auster fueron reconstruidos en Sharona, un antiguo establecimiento alemán situado a las afueras de Tel Aviv, y empezaron a prestar servicio en el SA en febrero de 1948. La objeción británica a conceder el certificado de aptitud para el vuelo para estos aviones fue soslayada con facilidad duplicando las matrículas civiles de los aviones ligeros del SA y aplicar unos números para distinguir entre los aviones con la misma matrícula, por ejemplo VQ-PAS 1, etc. *(Colección Katz).*

La guerra se fue intensificando cada vez más al acelerarse la retirada militar británica y las fuerzas judías se esforzaron por ocupar territorios y enclaves terrestres adicionales anticipándose a la esperada invasión árabe que se produciría una vez que hubiese terminado la retirada británica. La intensificación de las operaciones trajo como consecuencia una mayor demanda de apoyo aéreo, y a primeros de marzo de 1948 se formó el Escuadrón Galilea en Yavniel para apoyar las operaciones en el norte, mientras que a primeros de abril se constituyó el Escuadrón Neguev en Nir-Am para apoyar las operaciones en el sur.

Mientras el SA se ocupaba de apoyar a las fuerzas judías en Palestina, la misión de la RAF era cubrir la retirada británica. Una de las raras intervenciones de la RAF en la lucha se produjo a finales de abril, cuando cuatro Spitfire FR.Mk 18 del 208º Sqn. ametrallaron algunas posiciones judías durante el ataque judío contra Jaffa. Después de seis meses de intensas operaciones el SA sufrió su primera baja en combate el 10 de mayo, cuando un recién llegado Norseman cayó durante una misión de

El Auster VQ-PAS fotografiado durante una de las misiones típicas del SA: el abastecimiento de un remoto asentamiento judío *(Colección del Museo de la F. A. israelí).*



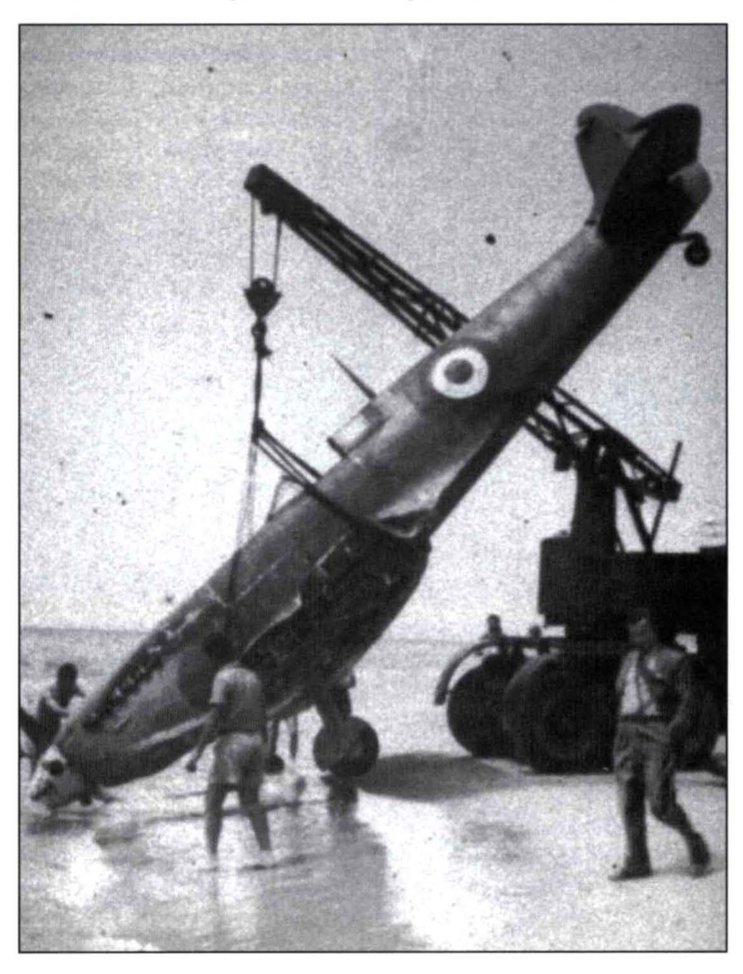


Éste es uno de los "duplicados", un Auster AOP.3 que había pertenecido a la RAF pintado del mismo modo que el Auster VQ-PAS en Nir-Am, la base del Escuadrón Neguev *(Museo de la F. A. israelí).*

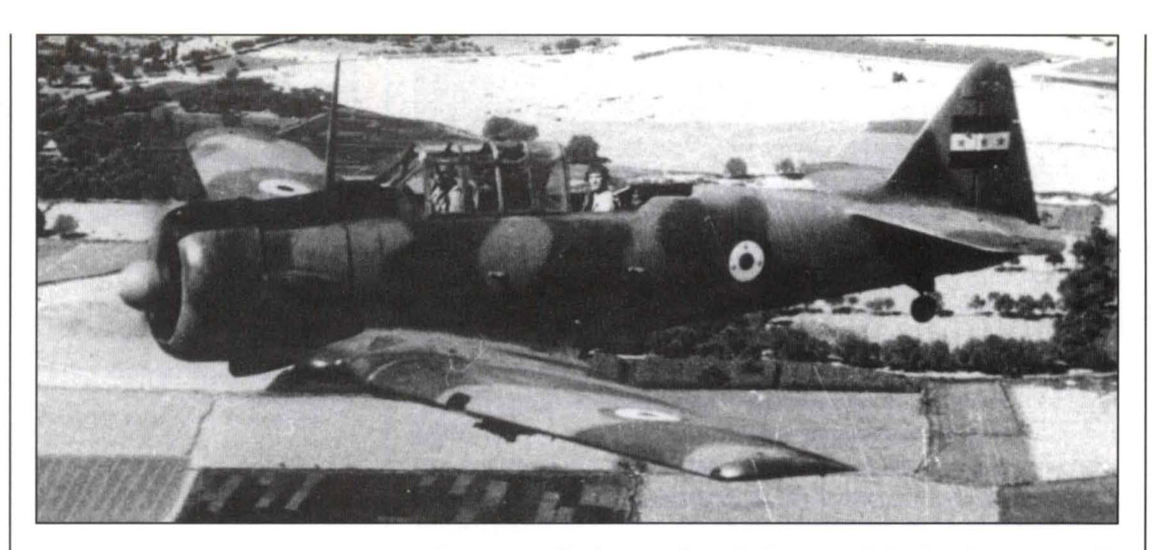
bombardeo con los seis miembros de su tripulación a bordo, posiblemente víctima de una nueva bomba de 200 kg que, según se supone, hizo que el centro de gravedad del aparato se desplazase al hacerla rodar por el suelo de la cabina para lanzarla por la puerta. Por aquel entonces el CAS estaba ya bastante bien organizado con tres unidades de vuelo, un Estado Mayor, instalaciones de mantenimiento y apoyo logístico, pero no podía compararse con las fuerzas aéreas de Egipto, Siria, Irak, Jordania y Líbano, las naciones que iban a invadir Palestina una vez que el mandato británico terminase el 14 de mayo de 1948.

OFENSIVAS ÁRABES

El 15 de mayo de 1948, el día siguiente a la proclamación del Estado de Israel, Spitfire de la Real F. A. egipcia atacaron Tel Aviv. Varios aviones ligeros fueron destruidos o dañados en tierra en Sde Dov, mientras que un solo Spitfire egipcio fue derribado por los disparos antiaéreos. En tierra, cuatro ejércitos regulares árabes atacaban Israel: el ejército egipcio por el sur, los ejércitos jordano e iraquí en el centro y el ejército sirio por el Noreste. Un quinto ejército, el libanés, se mantenía a la espera en la frontera, mientras las fuerzas irregulares palestinas locales y muchos voluntarios de las naciones árabes circundantes continuaban la lucha dentro del territorio del que una vez fuese protectorado británico.



La F. A. israelí afirma que éste es el Spitfire de la R. F. A. egipcia que fue derribado por disparos antiaéreos sobre Sde Dov el 15 de mayo de 1948 *(Colección Katz)*.



Los Harvard de la Fuerza Aérea siria fueron empleados con eficacia para misiones de ataque aire-tierra. Llevaban un ametrallador trasero para autoprotección *(Colección Nicolle)*.

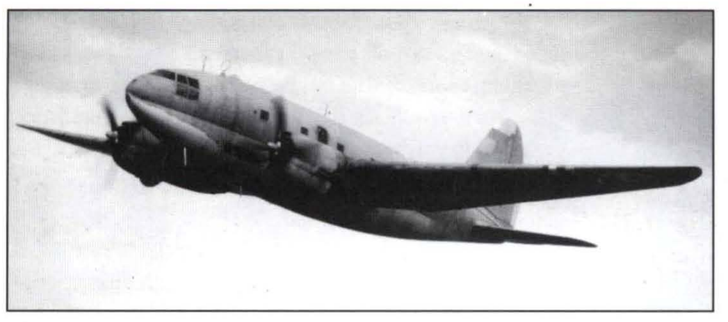
Los cuatro ejércitos regulares árabes eran, de hecho, fuerzas expedicionarias que tenían muy poco en común y que carecían de un mando centralizado. Cada ejército árabe combatía en su propio frente para conseguir sus propios objetivos locales. Excepto por el activo ejército jordano y el pasivo ejército libanés, cada uno de los otros ejércitos regulares árabes tenía un componente aéreo para apoyar sus operaciones en tierra. Egipto utilizaba Spitfire procedentes de la base operativa avanzada de El-Arish para realizar misiones tanto aire-aire como de apoyo a tierra, mientras que unos pocos aviones de transporte Douglas C-47 fueron modificados como bombarderos. En el norte, Siria tenía un escuadrón de aviones de entrenamiento armados North American T-6 procedentes de Damasco para apoyar a su ejército, mientras que un reducido número de bombarderos ligeros iraquíes Avro Anson se enviaron como avanzada a Jordania para apoyar al ejército iraquí.

Aunque esta fuerza no era demasiado grande, era absolutamente superior a la flota israelí de aviones ligeros, y en la fase inicial de la guerra, la Fuerza Aérea israelí que había sucedido al SA operaba principalmente al amparo de la oscuridad de la noche. Durante el día los israelíes sólo autorizaban los vuelos de auténtica emergencia, mientras que los Anson, C-47, Spitfire y T-6 árabes volaban libremente sobre Israel.

Las incursiones aéreas árabes eran eficaces. El ataque más devastador se produjo el 18 de mayo cuando C-47 egipcios bombardearon la estación central de autobuses de Tel Aviv: 42 personas perdieron la vida y otras 100 fueron heridas. Aquella noche, la F. A. israelí se tomó la revancha, pero la mala precisión del bombardeo nocturno sumada a la menor carga de bombas transportada por los "bombarderos" israelíes suponía una clara desventaja con respecto a la eficacia de las fuerzas aéreas árabes durante las dos o tres primeras semanas de la guerra.

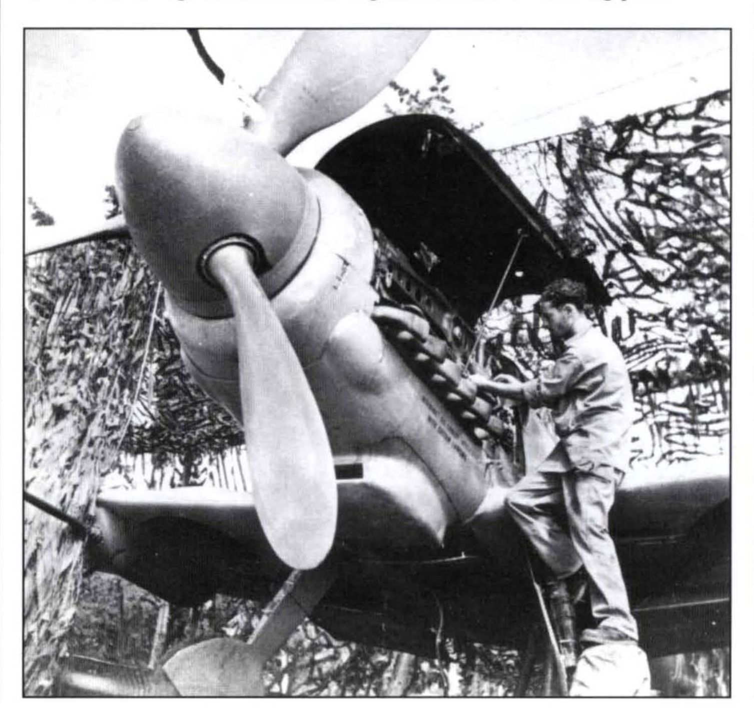


La estación central de autobuses de Tel Aviv después de ser bombardeada por los C-47 de la R. F. A. egipcia el 18 de mayo de 1948 *(GPO)*.

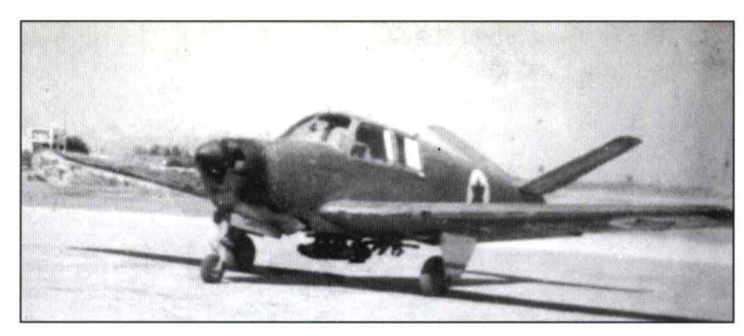


El C-46 mantuvo el vital puente aéreo con Checoslovaquia entre mayo y agosto de 1948 transportando a Israel cazas Avia S-199, armas, municiones y suministros *(Colección Ben-Shachar).*

El único revés sufrido por las fuerzas aéreas árabes durante aquel período no fue a consecuencia de la acción de los israelíes. A pesar de que el mandato británico había terminado oficialmente el 14 de mayo de 1948, todavía existía una pequeña guarnición británica en Haifa. Aunque la mayoría de las bases aéreas abandonadas por la RAF habían caído en manos de los israelíes, la base de Ramat David estaba todavía siendo utilizada por la RAF la mañana del 22 de mayo, cuando una sección de Spitfire de la R. F. A. egipcia apareció en el cielo para atacar la base aérea. Dos Spitfire de la RAF fueron destruidos y otros ocho dañados en aquella primera oleada. Poco después una segunda sección de Spitfire egipcios volvió a atacar. A consecuencia de aquel segundo ataque un avión de transporte Dakota fue destruido en tierra, cuatro soldados resultaron muertos y otros cinco heridos. Pero esta vez, los cazas egipcios fueron interceptados por los Spitfire del 208º Sqn. de la RAF pilotados por el Flg. Off. Cooper y el Flg. Off. Bowie, quienes consiguieron derribar a dos de ellos, mientras que un tercero fue derribado por el fuego de las piezas antiaéreas británicas. Una tercera oleada de aparatos egipcios fue también interceptada por los Spitfire del 208º Sqn., y en esta ocasión el Flg. Off. McElhaw logró derribar dos cazas egipcios.



La diferencia más importante entre los Avia S-199 checoeslovacos y los Messerschmitt Bf 109 alemanes era la sustitución del motor original Daimler-Benz por una unidad Jumo *(Archivo de la Fuerza de Defensa de Israel).*



El "bombardero" Bonanza de la F. A. israelí fue equipado in situ con soportes externos para bombas *(Colección Senior)*.

Antes de que la R. F. A. egipcia sufriese este duro golpe a manos de la RAF, la F. A. israelí estaba ya creando su propia fuerza de cazas que pronto cambiaría el sentido de la guerra en el aire. Israel adquirió 25 cazas Avia S-199 procedentes de Checoslovaquia que fueron transportados a Israel por vía aérea a bordo de transportes Curtiss C-46 y Douglas C-54 que aterrizaron en Tel Nof (una antigua base aérea de la RAF) durante la noche. Fueron descargados, repostados, se les efectuaron las necesarias operaciones de mantenimiento y después, con su tripulación descansada a bordo, despegaron rumbo a Checoslovaquia antes del amanecer para evitar a los cazas egipcios. El primer S-199 llegó a Israel el 20 de mayo. El 29 de mayo cuatro de los S-199 estaban ya montados y listos para entrar en acción en Tel Nof, aunque permanecían ocultos dentro de un hangar sin haber sido siquiera probados después de su ensamblaje.

El plan original consistía en atacar El-Arish con cinco S-199, pero el 29 de mayo, el ejército egipcio estaba a sólo 32 km al sur de Tel Aviv y las únicas fuerzas disponibles para apoyar a las agotadas fuerzas terrestres israelíes eran los cuatro cazas S-199 de la base de Tel Nof. Durante el ataque contra las fuerzas egipcias que se encontraban en la zona de Ishdud fue derribado uno de los S-199 que se estrelló con su piloto a bordo, pero la misión fue un éxito total y el avance egipcio hacia el norte había sido detenido. De este modo las operaciones de los cazas israelíes comenzaron a una escala modesta, restringidas principalmente por la disponibilidad de cazas y de pilotos. El 30 de mayo, dos S-199 atacaron una columna iraquí al este de Natanya, pero en esta ocasión fue derribado otro S-199, aunque esta vez su piloto pudo saltar en paracaídas sobre territorio amigo. Al día siguiente, el único S-199 disponible escoltó a un Dragon Rapide del escuadrón Tel Aviv en una misión diurna cuyo objetivo era bombardear a las fuerzas jordanas

El Dragon Rapide G-AKMF fue introducido de contrabando en Israel procedente de Inglaterra. Aquí se le ve pintado de camuflaje *(Colección Senior)*.



Los pilotos del 101º Sqn. Lenart, Lichtman y Alon con un Avia S-199 *(Colección Katz)*.

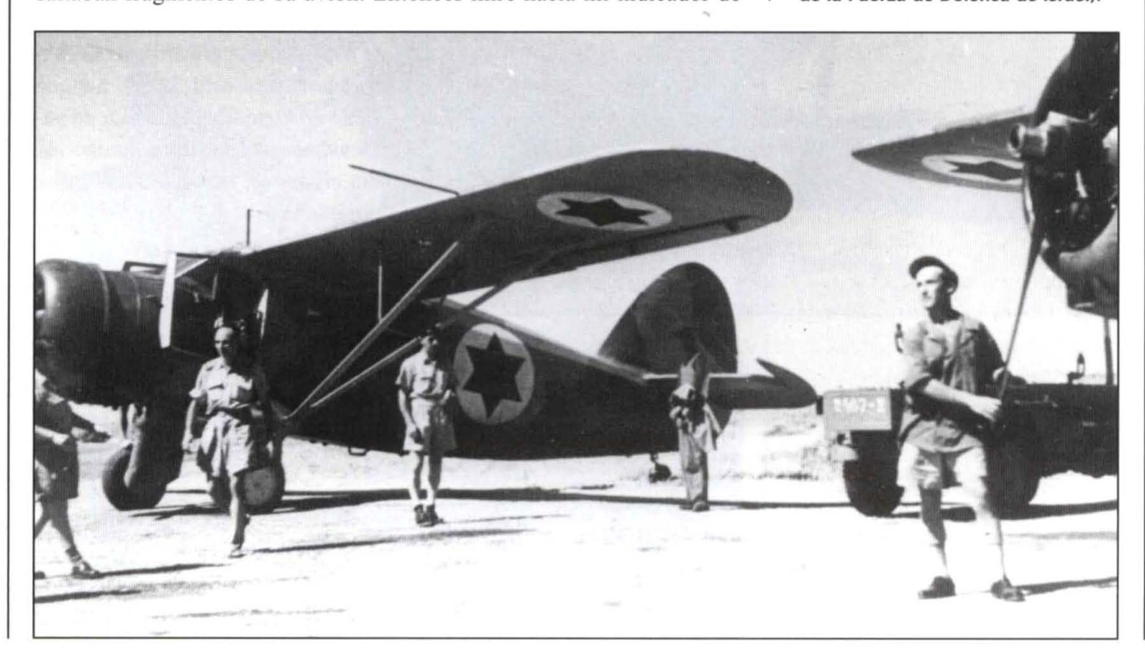




desplegadas en la zona de Latrun, lo cual constituía un leve aunque importante indicio de que el equilibrio de poder en el aire estaba, efectivamente, a punto de dar un cambio radical. Aquella noche, la del 31 de mayo al 1 de junio, la F. A. israelí bombardeo por primera vez en su historia una capital árabe cuando tres aviones ligeros del Escuadrón Tel Aviv –un Bonanza, un Fairchild y un Dragon Rapide– bombardearon Amman. En aquel bombardeo también se causaron daños al aeródromo de la RAF en Amman. Otro hito histórico para la F. A. israelí tuvo lugar el 3 de junio, cuando Mordecai *Modi* Alon, a bordo de un S-199, derribó dos C-47 que se dirigían a bombardear Tel Aviv. Al día siguiente la R. F. A. egipcia se vengó cuando uno de sus Spitfire derribó un Argus israelí que estaba bombardeando buques egipcios que navegaban al suroeste de Tel Aviv. La primera confrontación directa entre cazas israelíes y egipcios se produjo el 8 de junio cuando Gideon *Giddy* Lichtman, pilotando un S-199, derribó un Spitfire egipcio en un combate aéreo al sur de Tel Aviv. Así recordaba aquel encuentro:

"A duras penas conseguí avistar un Spit que se dirigía hacia el sur siguiendo la costa. Yo ya tenía el acelerador abierto a tope y avanzaba lentamente hacia él, pero sabía que me quedaba poco combustible. El egipcio empezó a hacer una serie de inversiones, picados y virajes y otras maniobras extrañas para intentar evitarme. Tenía poco tiempo dado el escaso combustible que me quedaba, pero conseguí situarme a su cola con facilidad y conseguí alcanzarle con varios disparos, y vi cómo saltaban fragmentos de su avión. Entonces miré hacia mi indicador de

Un Auster AOP.5 A-6 del Escuadrón Galilea que anteriormente había pertenecido a la RAF *(Colección Bodilovsky)*.



La 35ª escuadrilla de la F. A. israelí estaba equipada con un pequeño número de Norseman que empleaba para misiones de bombardeo y transporte *(Archivo de la Fuerza de Defensa de Israel)*.

combustible: la aguja indicaba cero. El Spit empezó a descender hacia tierra, mientras todavía seguía desprendiendo fragmentos... Después de aterrizar me encontré con Ezer (Weizman) y con *Modi* (Alon), y los dos me dieron la noticia. Evidentemente algunos israelíes que estaba en tierra habían verificado mi victoria".

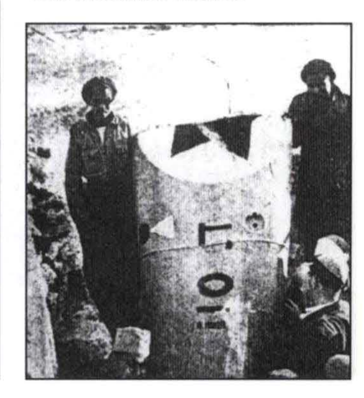


Algunos pilotos de Avia S-199 del 101º Sqn. de la F. A. israelí informan de los resultados de una misión: se trata de Weizman, Mann, Antin y el oficial de inteligencia Caroll *(Colección Frankel).*

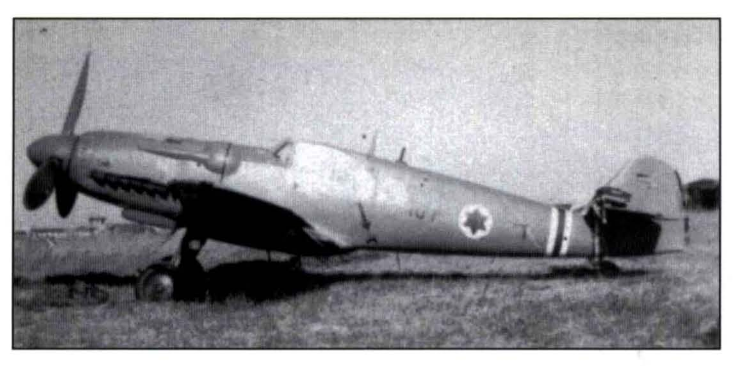
La última acción notable del primer asalto del conflicto fue el bombardeo de Damasco, capital de Siria, por un C-47 de la F. A. israelí la noche del 10 al 11 de junio. Era la segunda capital árabe bombardeada por la F. A. israelí. Las Naciones Unidas decretaron una tregua que puso fin al primer asalto de la guerra, la cual hasta entonces había estado dominada por los éxitos árabes. Sin embargo, el avance de los ejércitos regulares árabes había sido detenido y habían perdido la iniciativa que ahora estaba en poder de las fuerzas israelíes. Lo mismo ocurría en el aire. Aunque los cielos de Israel seguían estando dominados por los cazas árabes, la llegada de los S-199 había alterado ligeramente el equilibrio. Por un lado, era cierto que habían terminado las peligrosas incursiones aéreas de los C-47, mientras que por otro, permitieron a los "bombarderos" israelíes realizar de nuevo unas más eficaces operaciones diurnas.

Ambos bandos estaban desesperadamente necesitados de refuerzos y tenían que enfrentarse a un embargo de armas impuesto por Naciones Unidas. Egipto adquirió, entre otros modelos de aviones, cazas italianos Fiat G.55 y Macchi M.C.205V, además de algunos bombarderos Short Stirling, e incluso se llegó a confiscar un caza Hawker Fury que estaba realizando una gira de ventas por Egipto. Por su parte, Israel compraba cualquier cosa que pudiera volar. En menos de un año se llegaron a adquirir más de treinta tipos de aviones diferentes procedentes de todas las partes del globo. Algunos de estos aviones nunca consiguieron llegar a Israel, otros llegarían demasiado tarde para entrar en acción en la guerra, pero los que consiguieron llegar obligaron a que la F. A. israelí llevase a cabo una importante expansión y reorganización. La unidad de cazas tomó el nombre de 101° Sqn. y fue trasladada de Tel Nof a Hertzeliya. En Ramat David, el 103° Sqn. se convirtió en la unidad de transporte medio equipada con C-47, mientras que los aviones de transporte pesados, los C-46, C54 y un único Lockheed C-69, se organizaron integrando el Mando Aéreo de Transporte en Tel Nof. Las unidades de aviones ligeros, el escuadrón Tel Aviv, el escuadrón Neguev y el escuadrón Galilea pasaron a formar el 1er Sqn., el 2° Sqn. y el 3er Sqn. respectivamente, mientras que la 35ª Escuadrilla se creó en Tel Nof para operar con unos cuantos aviones de trasporte monomotores Norseman. Por último, tres bombarderos Boeing B-17 que habían sido adquiridos como aviones civiles en los Estados Unidos y que habían sido convertidos de nuevo en bombardeos en Checoslovaquia, estaban esperando la luz verde para volar hasta Israel para, con ellos, equipar al 69° Sqn. que operaría desde Ramat David.

Soldados egipcios posan con un fragmento de un Avia S-199 de la F. A. israelí derribado el 9 de julio de 1948 *(Colección Nicolle).*



La reanudación de las hostilidades el 9 de julio puso de manifiesto el hecho de que los ejércitos regulares árabes habían perdido la iniciativa. Durante diez días de combates Israel emprendió tres importantes campañas ofensivas: una, en el noreste, para hacer retroceder a las fuer-



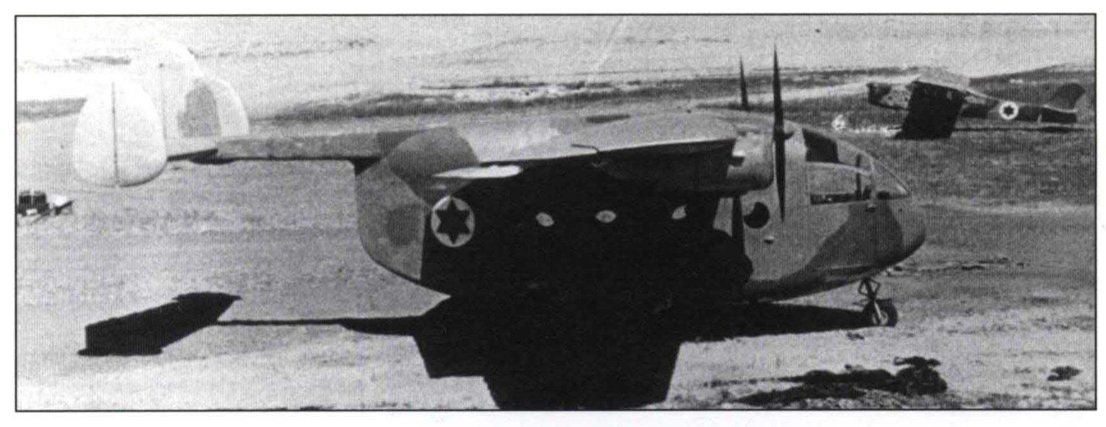
Este Avia S-199 D-107 fue derribado por un Harvard de la Fuerza Aérea siria el 10 de julio de 1948 *(Colección Katz)*.

zas sirias hasta la frontera internacional, otra para ensanchar y estabilizar el corredor de Jerusalén que estaba bajo la amenaza de las fuerzas jordanas, y otra más para romper el bloqueo egipcio sobre el Neguev en el sur. La F. A. israelí debía apoyar a sus fuerzas terrestres, pero hasta el 15 de julio no logró estar a la altura de lo que de ella se esperaba. El ataque contra El-Arish a cargo de cuatro S-199, con el que estaba planeado iniciar la ofensiva, fue un completo fracaso. Uno de los cazas se estrelló en un accidente al despegar y los otros tres no consiguieron encontrar El-Arish, y en lugar de atacar esa base, atacaron objetivos de oportunidad (con toda probabilidad civiles) situados en Gaza durante el vuelo de regreso. Uno de estos tres no consiguió regresar a Hertzeliya, y su piloto, Robert Lester Vickman, fue declarado desaparecido en combate. Al día siguiente, el 10 de julio, se perdió otro S-199 cuando Maurice Mann y Lionel Bloch emprendieron vuelo hacia el norte para buscar a los Harvard de la Fuerza Aérea siria que habían estado apoyando eficazmente a las tropas terrestres sirias. La pareja interceptó a dos Harvard y cada uno de los bandos perdió un aparato: Mann derribó un Harvard, mientras que Bloch fue derribado y muerto por el ametrallador trasero del Harvard al que atacó.

Mientras la F. A. israelí no conseguía proporcionar un apoyo satisfactorio a las fuerzas terrestres israelíes, los Spitfire egipcios y los Harvard sirios desarrollaban una intensa actividad con una relativa eficacia. Pero aunque la ofensiva israelí en el corredor de Jerusalén fue un éxito tanto en el norte como en el sur, no consiguió alcanzar los objetivos previstos. La actividad aérea era bastante intensa. El 16 de julio, un Harvard sirio fue derribado por las baterías antiaéreas israelíes, pero al día



Los restos de un Harvard de la Fuerza Aérea siria derribado por el fuego antiaéreo. El diario de su piloto contenía información sobre el derribo de un S-199 de la F. A. israelí por un Harvard de la Fuerza Aérea siria el 10 de julio de 1948 *(Archivo de la Fuerza de Defensa de Israel)*.

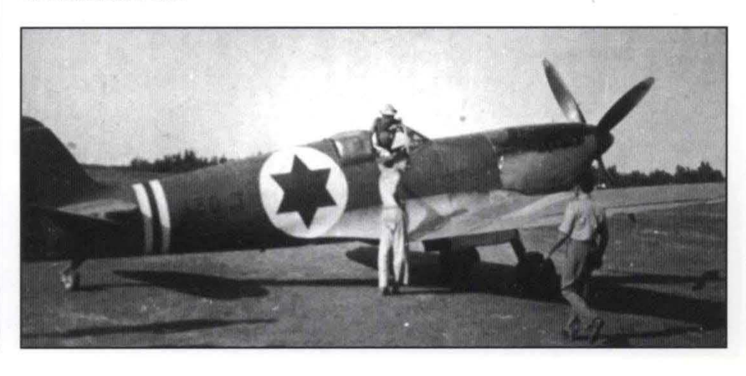


Este Aerovan prestó servicio en la F. A. israelí durante aproximadamente un mes. Se perdió tras un aterrizaje forzoso la noche del 17 al 18 de julio de 1948. La población palestina local dio muerte a su piloto y a la mayoría de sus pasajeros *(Colección del Museo de la F. A. israelí).*

siguiente un Aerovan israelí quedó fuera de combate cuando su piloto tuvo que aterrizar en la tierra de nadie al sur de Tel Aviv cuando regresaba de un vuelo de reabastecimiento a la plaza sitiada de Sodom, a orillas del mar Muerto.

La F. A. israelí alcanzó su momento crítico durante los diez días de lucha de julio de 1948 el día 15 de julio, cuando los tres B-17 consiguieron por fin salir de Checoslovaquia. El plan inicial consistía en que los tres bombarderos bombardeasen El Cairo aquella misma noche durante el vuelo hacia Israel, pero sólo uno de ellos estaba equipado con sistema de oxígeno y un visor de puntería adecuado, por lo que el plan se modificó incluyendo tres objetivos: El Cairo, El-Arish y Gaza. La capital egipcia fue bombardeada, causando 100 bajas en la población civil sin que el solitario B-17 encontrase una auténtica oposición, mientras que los otros dos B-17 –a los que se les habían asignado objetivos "más fáciles"– se encontraron con un fuerte fuego antiaéreo defensivo. La llegada de los tres bombarderos cambió la suerte de la F. A. israelí. Durante los primeros seis días y medio los israelíes habían lanzado nueve toneladas de bombas en 82 salidas, mientras que a lo largo de los tres días y medio que siguieron a la llegada de los B-17 lanzaron 48 toneladas de bombas en otras 82 salidas. Por lo tanto, la cantidad de salidas por día y el peso de bombas medio por cada una de ellas aumentó de forma importante.

El 18 de julio, durante un combate aéreo, *Modi* Alon reclamó su tercera victoria al derribar un Spitfire egipcio; el piloto egipcio, que perdió la vida en aquel encuentro, era al parecer el jefe de Ala Janzuri. Esta misión fue la primera salida operativa en Israel de *Rudy* Augarten, que la recordaba así:



El primer Spitfire D-130 de la F. A. israelí fue reconstruido a partir de chatarra. Fue probado en vuelo por primera vez en julio de 1948 y entró en servicio en agosto como avión de reconocimiento fotográfico *(Colección Senior).*



Un jeep es cargado en un C-48 durante el puente aéreo de agosto-octubre de 1948 a la zona sitiada del Neguev *(GPO).*



Un C-54 de la F. A. israelí fue pintado con los colores de El-Al para llevar a Israel al líder judío Chaim Weizman en septiembre de 1948 *(Archivo de la Fuerza de Defensa de Israel).*

"*Modi* (Alon) despegó seguido por Syd Antin, y después me llegó a mí el turno. Debo admitir que había olvidado hacer la compensación durante los preparativos para el vuelo, y tuve que abrir gases a tope, con lo que el avión empezó a despegarse del suelo, así que estaba empujando la palanca de mando hacia delante con todas mis fuerzas para evitar que el aparato no se elevase hasta haber adquirido la velocidad de vuelo. Efectué un viraje gradual, pero conseguí despegar del suelo y así comenzó mi primer vuelo. Fuimos hasta Bir Asluj. Debíamos atacar a las fuerzas egipcias que estaban en los alrededores de la población. La tregua iba a entrar en vigor a las 18:00 horas de aquel día, pero no habíamos podido despegar hasta las 17:30. Seguimos adelante y atacamos a los egipcios. Al emprender el regreso supe que la tregua iba, efectivamente, a entrar en vigor. Durante el vuelo de vuelta los tres volábamos en formación *(Modi* al frente, con Augarten a su izquierda y Antin a su derecha) y entonces Syd Antin dijo: 'Eh, *Rudy,* ¿no hay algo a tu izquierda?' Así que miré hacia allí y vi un par de aviones. Estaba detrás de ellos, de modo que me situé justo detrás de aquellos aparatos. Me acerqué mucho, no estaba a más de cien metros de ellos, y pude ver que llevaban insignias egipcias. Te-



Lichtman, Alon y el Primer Ministro israelí David Ben-Gurion durante la visita de este último al 101º Sqn. el 10 de agosto de 1948 *(Archivo de la Fuerza de Defensa de Israel).*



El D-191, que fue el segundo P-51 de la F. A. israelí, en Ma'abarot donde fue montado *(Colección Katz)*.

nía uno de ellos centrado en el visor, y pulsé el disparador y ¡Maldición, me he quedado sin munición! Así que disminuí la velocidad y entonces, *Modi* Alon llegó y derribó al avión enemigo. Vi como caía, y creo que se estrelló, mientras el otro se daba a la fuga. El primero en aterrizar fue *Modi* Alon y se salió de la pista, después aterrizó Syd Antin y su aparato quedó con el morro clavado en la pista. Yo me mantuve volando en círculos, esperando a que despejasen la pista. Cuando por fin la pista quedó libre descendí para aterrizar. Aterrizábamos de Este a oeste y eran aproximadamente las 18:30; el sol de la tarde estaba de frente, al final de la pista, así que me dije que seguramente ese era el problema, y, como apenas soplaba viento, decidí ascender de nuevo y aterrizar con viento de cola. Todo salió bien".

Los combates fueron seguidos una vez más por una tregua decretada por la ONU, aunque esta vez su duración era indeterminada. Al igual que durante la primera, ambos bandos hicieron todo cuanto pudieron para prepararse para el inevitable siguiente asalto. La F. A. israelí añadió a sus efectivos cuatro Beaufighter que fueron asignados al 103° Sqn., mientras que el 101° Sqn. sumó a sus filas cinco Spitfire, dos de los cuales habían sido reconstruidos a partir de aparatos condenados a la chatarra y otros tres eran los primeros en llegar desde Checoslovaquia tras la firma de un contrato para la adquisición de cincuenta. La acción aérea más importante durante la segunda tregua fue el puente aéreo que llevó a cabo el Mando Aéreo de Transporte de la F. A. israelí a la sitiada zona del Neguev. Esta operación fue lanzada en agosto y se prolongó durante unos dos meses, durante los cuales los aviones de transporte

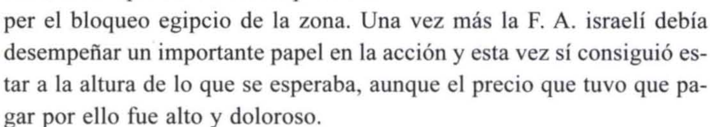
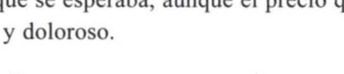
El Spitfire fue el caza predominante en la F. A. israelí durante las últimas etapas de la guerra. El Spitfire "10" fue, de hecho, el primer Spitfire de la F. A. israelí *(Colección Ben-Shachar)*.



de la F. A. israelí, principalmente C-47, C-46 y C-54, realizaron 417 vuelos de ida y vuelta. Durante aquel puente aéreo fueron transportados al Neguev 1.911 pasajeros y 2.224 toneladas de carga, mientras que 2.171 toneladas de carga y 3.187 pasajeros fueron evacuados al norte desde el Neguev. Con la defensa del reabastecido Neguev en manos de fuerzas frescas gracias al puente aéreo, el 15 de octubre Israel lanzó otra importante ofensiva para rom-



Aunque de muy mala calidad esta es una rara imagen de un Beaufighter de la F. A. israelí *(Colección Katz).*

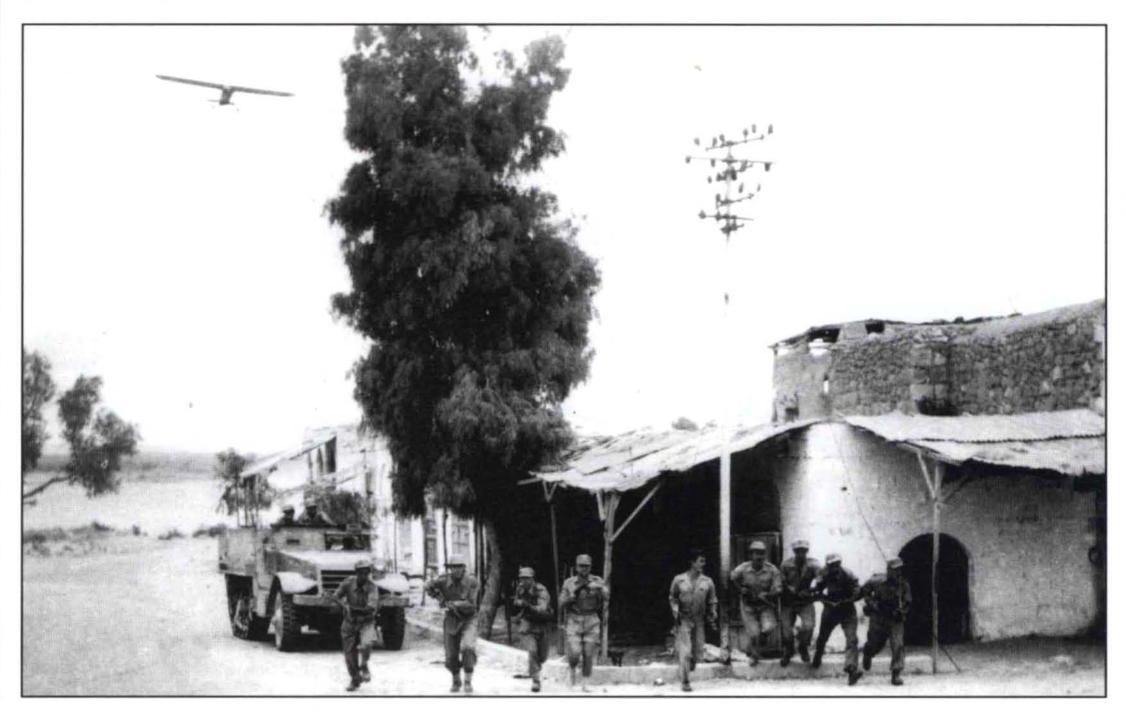



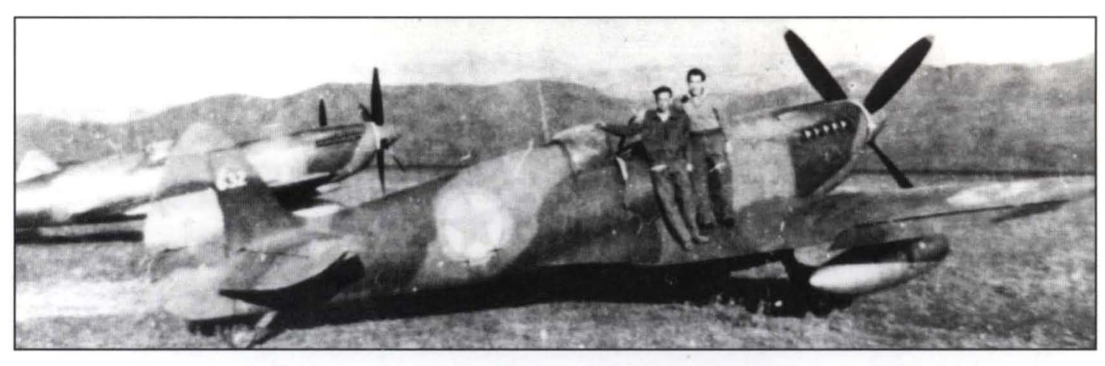
per el bloqueo egipcio de la zona. Una vez más la F. A. israelí debía desempeñar un importante papel en la acción y esta vez sí consiguió estar a la altura de lo que se esperaba, aunque el precio que tuvo que pagar por ello fue alto y doloroso.

Ofensivas israelíes

Los cazas S-199 y Spitfire efectuaron patrullas de combate aéreo, de ataque y de escolta a los bombarderos: los Beaufighter, los B-17 e incluso los C-46 y C-47, mientras que los aviones ligeros continuaron bombardeando a las fuerzas egipcias por la noche. De hecho, la ofensiva se inició el 15 de octubre con una incursión aérea contra El-Arish coronada por el éxito a cargo de dos Beaufighter escoltados por tres Spitfire. La mañana del 16 de octubre, *Rudy* Augarten, a bordo de un S-199, derribó un Spitfire egipcio en el curso de un combate aéreo, pero más tarde, aquel mismo día, se perdieron dos S-199: Leon Frankel efectuó un aterrizaje forzoso sobre la panza de su aparato en un campo y *Modi* Alon perdió la vida cuando su S-199 se estrelló cerca de Hert-

Beersheba, la "capital" del Neguev, fue conquistada por la Fuerza de Defensa de Israel en octubre de 1948, que fue cuando este ejemplo inicial de la cooperación interejércitos israelí se exhibió ante la cámara *(GPO).*





Un antiguo Spitfire checoslovaco durante una escala en Yugoslavia, en ruta hacia Israel. La ofensiva israelí de diciembre de 1948 coincidió con la entrega de más Spitfire a la F. A. israelí.

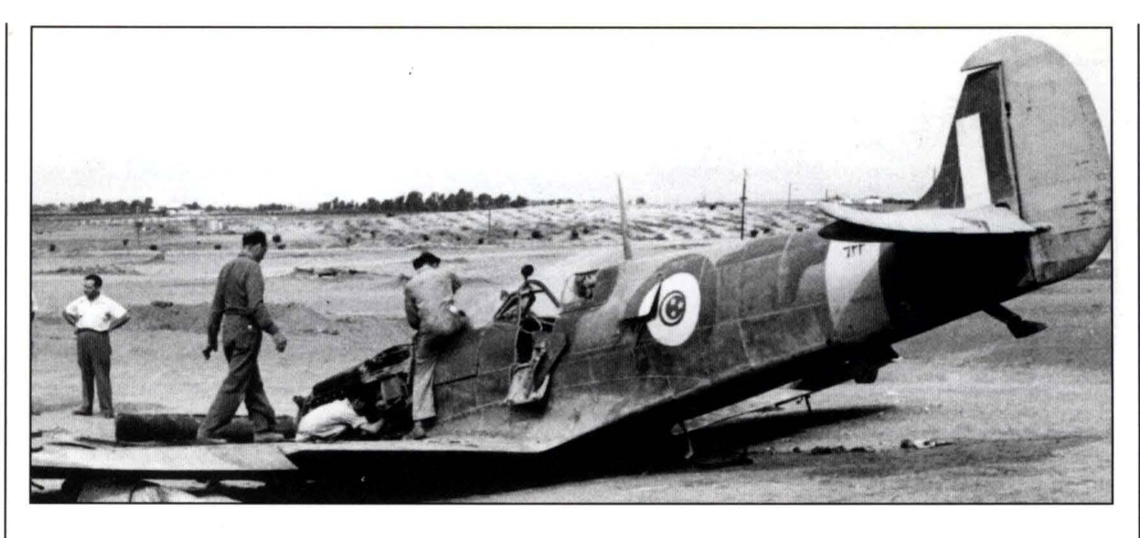
zeliya. Otro S-199 quedó temporalmente fuera de combate al día siguiente, cuando *Giddy* Lichtman tuvo que efectuar un aterrizaje sobre la panza en Tel Nof después de haber sufrido daños en combate durante una misión de ataque.

El debut operativo del North American P-51 en la F. A. israelí se produjo el 18 de octubre cuando *Giddy* Lichtman realizó una misión de reconocimiento visual. Cuando volaba de regreso a su base, Lichtman entró en combate con el único Fury de la R. F. A. egipcia, pero sus ametralladoras no llegaron a disparar. El Fury fue derribado al día siguiente cuando acudió a una llamada para apoyar a la Marina egipcia en un combate naval. Otra baja israelí se produjo el 20 de octubre, cuando un Beaufighter tuvo que hacer un aterrizaje forzoso detrás de las líneas propias. Los tres miembros de la tripulación perdieron la vida. Sin embargo, para entonces la presión israelí había comenzado a dar resultados y los egipcios empezaban a retirarse hacia Gaza. El bloqueo del Neguev había terminado, y una importante unidad, de entidad brigada, de los antiguos sitiadores había quedado atrapada en los alrededores de Faluja, en una zona que se conoció como la Bolsa de Faluja.

El 21 de octubre *Rudy* Augarten reclamó una segunda victoria aérea a los mandos de un Spitfire. Su víctima fue también un Spitfire, aunque en su informe posterior se mencionaba que en aquel combate también habían participado "Fiat" egipcios. Los israelíes tenían conocimiento de que los egipcios habían comprado cazas italianos. Aquellos aviones habían sido equivocadamente identificados como cazas Fiat, aunque el único modelo de caza italiano que tomó parte en los combates fue el Macchi M.C.205V.

La R. F. A. egipcia introdujo el Macchi M.C.205V como un desesperadamente necesario refuerzo *(Colección Nicolle).*

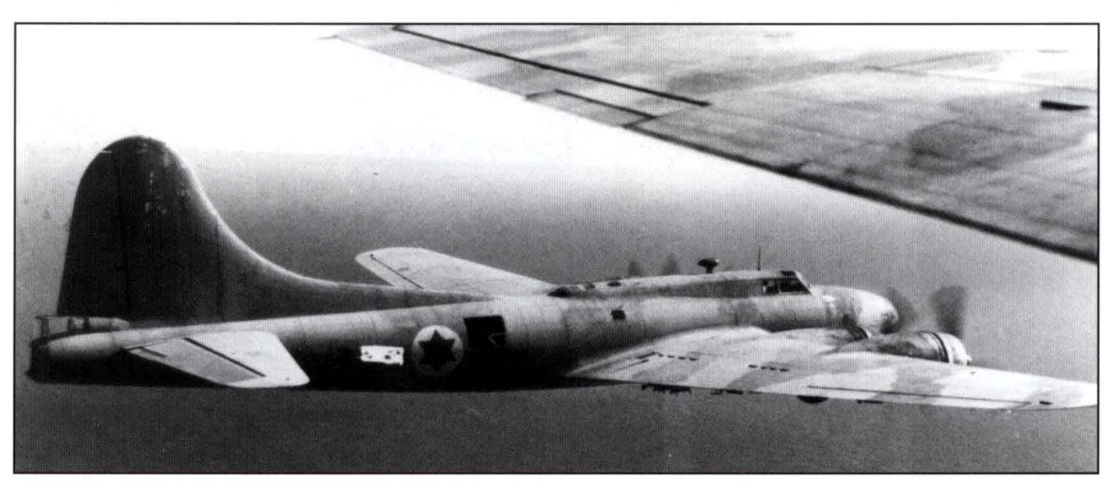


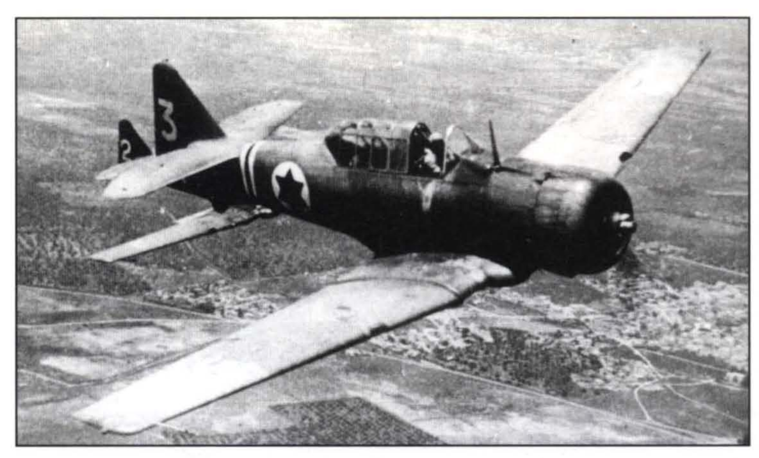


Soldados israelíes rescatan piezas de repuesto de un Spitfire de la R. F. A. egipcia derribado a principios de noviembre de 1948 *(GPO).*

La lucha se interrumpió una semana después de haber comenzado, tras la cual Israel había conseguido establecer una continuidad territorial con el Neguev, y el ejército egipcio se había retirado hacia la frontera internacional, con la excepción de un punto fuerte en los alrededores de Gaza, en la zona que desde entonces se ha conocido como la Franja de Gaza. Durante los combates de aquella semana la F. A. israelí realizó 230 salidas y había lanzado 151 toneladas de bombas. Las fuerzas aéreas, tanto las israelíes como las egipcias, habían participado intensamente en la lucha, pero mientras las primeras operaban desde el corazón del país para salvaguardar la existencia de su nación, las segundas operaban desde una base remota que estaba lejos de su hogar para apoyar una invasión que había fracasado. Esta diferencia básica ha hecho que varios investigadores llegasen a la conclusión de que en el otoño de 1948 el equilibrio de fuerzas en el aire se había inclinado a favor de Israel. Sin embargo, esto no era cierto. El hecho de que la F. A. israelí fuese capaz de luchar contra la R. F. A. egipcia en términos de igualdad durante el conflicto de octubre fue consecuencia de que los israelíes sacaron el mayor partido posible de lo que tenían y no del hecho de que dispusiesen de mayor cantidad de equipo que el otro bando. Una mera comparación numérica entre todas las fuerzas aéreas israelíes y las

Comparados con los Stirling de la R. F. A. egipcia, los B-17 de la F. A. israelí eran considerablemente más eficaces. Al igual que durante la II Guerra Mundial, los B-17 actuaban de día y los Stirling por la noche *(Colección Ben-Shachar).*





El Harvard fue empleado por la F. A. israelí como bombardero en picado durante las últimas etapas de la guerra de Independencia *(Archivo de la Fuerza de Defensa de Israel).*

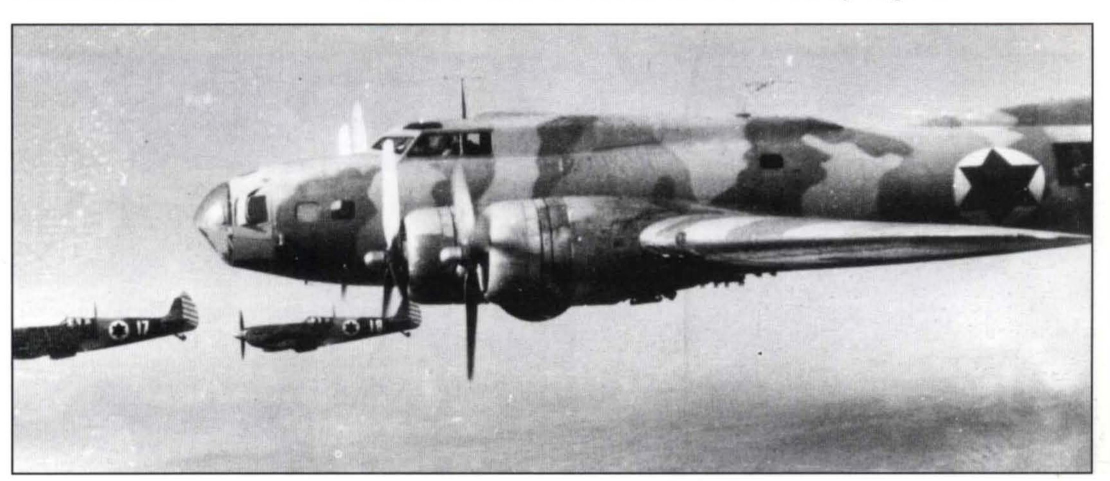
fuerzas expedicionarias egipcias desplegadas en El-Arish carece de sentido por dos razones principales: los israelíes luchaban contra los egipcios y no sólo contra la base aérea de El-Arish, y, por otra parte, no se dispone de datos fiables procedentes de los archivos egipcios para verificar el número de fuerzas de que disponían. Aun cuando se dé crédito a las fuentes disponibles, está claro que en ningún momento la F. A. israelí tuvo superioridad numérica sobre la R. F. A. egipcia, y los egipcios siempre tuvieron una respuesta para contrarrestar cualquier amenaza presentada por los israelíes: los efectivos iniciales de Spitfire contra los S-199, los cazas italianos contra los Spitfire, el Fury y los Sea Fury iraquíes frente a los P-51 y los Stirling frente a los B-17.

Una consecuencia directa del éxito de la campaña del Neguev fue la ofensiva israelí en el norte que puso a salvo a Galilea de las Fuerzas árabes locales que se retiraron hacia el norte, al Líbano. Para apoyar aquella ofensiva la F. A. israelí llevó a cabo 34 salidas y lanzó 27 toneladas de bombas entre el 28 y el 31 de octubre sin encontrar oposición aérea alguna. En el noreste, la Fuerza Aérea siria sólo apoyaba a sus propias fuerzas terrestres, mientras que en el sur la R. F. A. egipcia tenía sus propios problemas. Mientras la F. A. israelí estaba ocupada en el norte, la R. F. A. egipcia hizo un esfuerzo para lanzar suministros a la brigada egipcia sitiada en la Bolsa de Faluja, pero los aviones utilizados fueron Spitfire que sólo podían lanzar contenedores con suministros urgentes como medicinas o cigarrillos.

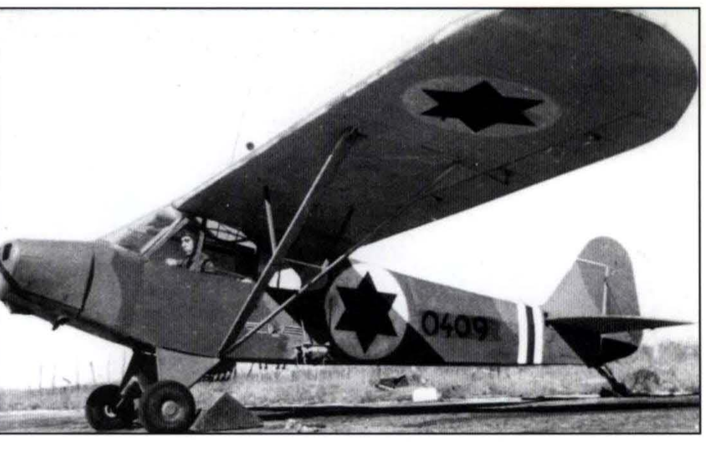
Durante aquella agitada tregua ambos bandos se dedicaron a sobrevolar el territorio del bando contrario. El 4 de noviembre, dos P-51 israelíes que realizaban una misión de reconocimiento visual sobre El-Arish atacaron a un C-47 egipcio que se estrelló al intentar aterrizar en la base aérea. Era la tercera victoria atribuida a *Rudy* Augarten en la F. A. is-



Spitfire del 101º Sqn. de la F. A. israelí escoltan a un B-17 del 69º Sqn. *(Archivo de la Fuerza de Defensa de Israel).*



raelí, lo cual sumado a sus dos victorias conseguidas durante la II Guerra Mundial en las filas de la USAAF le convertía en un as. Augarten reclamó otra victoria el 17 de noviembre. Mientras realizaba una misión de reconocimiento sobre Faluja a bordo de un Spitfire se encontró con Spitfire egipcios y derribó a uno de ellos. Tres días después le llegaría a la RAF el turno de caer víctima de la cada vez más poderosa F. A. israelí, cuando un Mosquito P. R.34 del 13er Sqn. que realizaba una misión rutinaria de reconocimiento fotográfico sobre Israel fue interceptado y derribado sobre el Mediterráneo por Waine Peake a los mandos de un P-51.



Mientras que el B-17 se encontraba en el extremo superior de la fuerza de bombarderos de la F. A. israelí, el Piper Cub estaba en el extremo inferior. Este ejemplar que vemos en la imagen pertenecía al Sqn. Galilea que estuvo desplegado en el sur durante los combates de diciembre de 1948 *(Archivo de la Fuerza de Defensa de Israel).*

La última ofensiva israelí importante que puso fin a la guerra comenzó el 22 de diciembre de 1948 y una vez más tuvo como objetivo el ejército egipcio concentrado en la Franja de Gaza y en el noreste del Sinaí. El esfuerzo principal de la ofensiva era una maniobra clásica de envolvimiento para cortar al grueso de las fuerzas egipcias el acceso a la carretera de la costa norte del Sinaí y la línea de ferrocarril que lo comunica con Egipto. Las fuerzas terrestres de la Fuerza de Defensa de Israel debían entrar en el Sinaí por la zona de Auja, avanzar hacia el oeste hacia Abu Ageila y después girar al norte, hacia la costa del Mediterráneo. Si este esfuerzo principal tenía éxito toda la fuerza expedicionaria egipcia quedaría atrapada en la Franja de Gaza.

La F. A. israelí apoyó la ofensiva con bombardeos a gran escala sobre varios objetivos situados en la Franja de Gaza, contra la base aérea de El-Arish y contra la Bolsa de Faluja. Los cazas realizaron patrullas de combate y escoltaron a los bombarderos, entre los cuales estaban por primera vez los recién adquiridos Harvard que fueron empleados como bombarderos en picado. La R. F. A. egipcia respondió con una serie de misiones de bombardeo a cargo de los Stirling. La primera de ellas fue el bombardeo de Tel Nof la mañana del 23 de diciembre, en la que sobre el campo de batalla estuvieron presentes tanto Macchi como Spitfire. Pero fue el 27 de diciembre cuando la actividad aérea se intensificó

Un Spitfire de la R. F. A. egipcia en vuelo sobre fuerzas israelíes en diciembre de 1948. Se distingue claramente la franja de identificación blanca *(GPO).*





Supermarine Spitfire LF.9 n/s 48

El Spitfire 2048 fue uno de los cincuenta Spitfire adquiridos por Israel en Checoslovaquia en 1948. Llegó desmontado después del final de la Guerra de Independencia y tras ser reensamblado efectuó su primer vuelo en diciembre de 1950. Después prestó servicio en el 105° Sqn. formando parte de la Unidad de Adiestramiento Operativo entre 1951 y 1954. En 1955 este avión fue desguazado por Bedek para aprovechar sus piezas como repuestos para reacondicionar diez Spitfire que fueron vendidos a Birmania.



Avia S-199 n/s D-120

Este es uno de los ejemplares más "duraderos" de entre los 25 Mezek (que quiere decir 'mula' en checo) que fueron adquiridos por Israel. El primer vuelo operativo del D-120 del cual se tiene constancia tuvo lugar el 29 de julio de 1948 cuando *Rudy* Augarten patrulló en solitario la zona de Faluja Maj'dal, después de que su líder Red Finkle tuviese que regresar a la base tras sufrir una avería en el motor. El 14 de septiembre, el D-120 resultó dañado en un accidente al aterrizar cuando Bill Pomerantz regresaba de una misión de patrulla que había durado una hora. El avión fue reparado y Leon Frankl efectuó con él un vuelo de prueba el 24 de septiembre, mientras que su última misión operativa registrada se produjo el 22 de diciembre cuando Syd Cohen escoltó a los Harvard que se dirigían a bombardear Khan Yunes.



North American Mustang P-51D n/s 01

El primer P-51 israelí fue introducido de contrabando en Israel procedente de los Estados Unidos tras haber sido desmantelado, en dos cargas que estaban etiquetadas como "equipos agrícolas". El caza fue reensamblado en una pista de aterrizaje improvisada cerca del kibbutz Ma'abarot, actividad que con toda seguridad influyó sobre varios de los muchachos del kibbutz para unirse a la F. A. israelí cuando tuvieron edad para ello. Entre ellos estaba Ohad Shadmi (que perdió la vida cuando era Tcol en un accidente con un F-4 en 1970) y Giora Furman (que se retiró con el empleo de general de brigada en 1983). Por lo que respecta al Mustang, prestó servicio en el 101° Sqn. durante la Guerra de Independencia y en el 116° Sqn. durante la Campaña del Sinaí antes de ser dado de baja para el servicio a finales de 1960.



Dassault Ouragan n/s 44

Tras haber prestado servicio en la Fuerza Aérea francesa en Dijon, este Dassault Ouragan fue entregado a Israel a finales de 1955, después de lo cual pasó al 113° Sqn en el que prestó servicios durante la Campaña del Sinaí.



Dassault Super Mystère B.2 n/s 31

Este avión prestó servicio durante toda su carrera en el 105° Sqn. pero no llegó a sobrevivir el tiempo suficiente para ser mejorado a la versión Sa'ar (Tormenta). Los Super Mystère fueron entregados en un acabado metálico con un rayo rojo pintado a lo largo de ambos lados del fuselaje. Durante la década de 1950 y la de 1960 la política de la F. A. israelí fue mantener el acabado de metal desnudo de sus cazas, posiblemente para ahorrar peso y reducir la resistencia aerodinámica. Cuando entraron en servicio cazas más avanzados, los menos modernos fueron pintados según el esquema de camuflaje de la F. A. israelí. Por lo tanto, cuando los Super Mystère fueron entregados en 1958-1959, los viejos Mystère fueron pintados de camuflaje, y del mismo modo, los viejos Super Mystère fueron pintados de camuflaje cuando entraron en servicio los Mirage en 1962.



Dassault Mystère IVA n/s 25

Este avión, con número de serie 25, estaba encuadrado en el 109° Sqn. durante 1960. Es interesante resaltar que era uno de los que componían un lote de Mystère a los que se les asignó una matrícula civil israelí 4X-FQA el 15 de octubre de 1956. El Mystère 25 tuvo una larga carrera de servicio y todavía seguía volando al final de la Guerra de Desgaste en 1970. El rayo rojo que recorre su fuselaje se parecía mucho al que iba pintado en los Mystère de l'Armée de l'Air que operaron desde la base aérea de Ramat David durante la Campaña del Sinaí. El acabado en metal desnudo y el rayo rojo dieron paso al camuflaje estándar de la F. A. israelí durante la época anterior a 1967 con superficies superiores en colores azul y marrón y color gris cielo en las superficies inferiores.



Sikorsky S-58 n/s 11

Éste fue uno de los tres primeros helicópteros que llegaron a Israel en 1958. En 1959 llegó el cuarto y en 1960 tres más, mientras que 22 H-34G-III y 2 SH-34G llegaron procedentes de Alemania Occidental en 1962-1963. Los que componían el lote inicial adquirido en los Estados Unidos. eran de modelo civil porque la Administración norteamericana todavía no estaba dispuesta a vender armas a Israel. El lote más numeroso procedente de Alemania Occidental estaba formado totalmente por aparatos de la versión militar, aunque todos estos helicópteros eran conocidos en las fuerzas armadas israelíes simplemente como Sikorsky 58.



Dassault Mirage IIICJ n/s 12

El Tcol. David Ivry, un piloto del 101° Sqn. Harzch, realizó su primera misión de la Guerra de los Seis Días a bordo de este Mirage IIICJ el 5 de junio de 1967 cuando su punto, Tte. Ilan Gonen, derribó un Il-14 de la F. A. egipcia sobre el Sinaí. El timón de dirección pintado a rayas rojas y blancas volvió a ser adoptado por los aparatos del 101° Sqn. poco después de que entrase en servicio el Mirage IIICJ, renovando así la tradición introducida en 1948 cuando se pintaron de esa manera los timones de dirección de los cazas Avia S-199. La tradición se había abandonado cuando el escuadrón fue reequipado con el Mystère en 1956.



Augusta Bell 205 n/s 948

Al igual que en Vietnam, donde los helicópteros UH-1 del ejército norteamericano se convirtieron en uno de los iconos de la guerra, el Augusta Bell AB 205A y el Bell 205A fueron las figuras características de la guerra de la Fuerza de Defensa de Israel contra la OLP durante los intensos combates que tuvieron lugar a lo largo del Valle del Jordán. Los primeros AB 205A (con el rotor de cola a la izquierda) llegaron a Israel en diciembre de 1967 para sustituir a los viejos helicópteros utilitarios Sikorsky S-58, y estos fueron seguidos por ejemplares de Bell 205A (con el rotor de cola a la derecha) como este n/s 948.



Dassault Super Mystère mejorado Sa'ar (Tormenta) B.2 n/s 33

Entre 1969 y 1972 la F. A. israelí transformó los cazas Dassault Super Mystère B.2 a la versión Sa'ar (Tormenta), optimizando esta plataforma para realizar misiones aire-tierra. El punto fundamental de la transformación fue la sustitución del turborreactor de postcombustión francés Atar 101G por el más económico motor Pratt and Whitney J52 como el utilizado por el A-4H Skyhawk, que entonces era el principal avión de ataque de la F. A. israelí. Además el empenaje de cola fue rediseñado para compensar el desplazamiento del centro de gravedad y para eliminar la tobera convergente/divergente del motor de postcombustión francés. Los sistemas de armas franceses fueron sustituidos por sistemas israelíes y norteamericanos y se le instaló un soporte adicional debajo del encastre de cada ala. El nuevo soporte adicional tenía las conexiones adecuadas para instalar el misil aire-aire *Rafael Shafrir 2* para autodefensa.



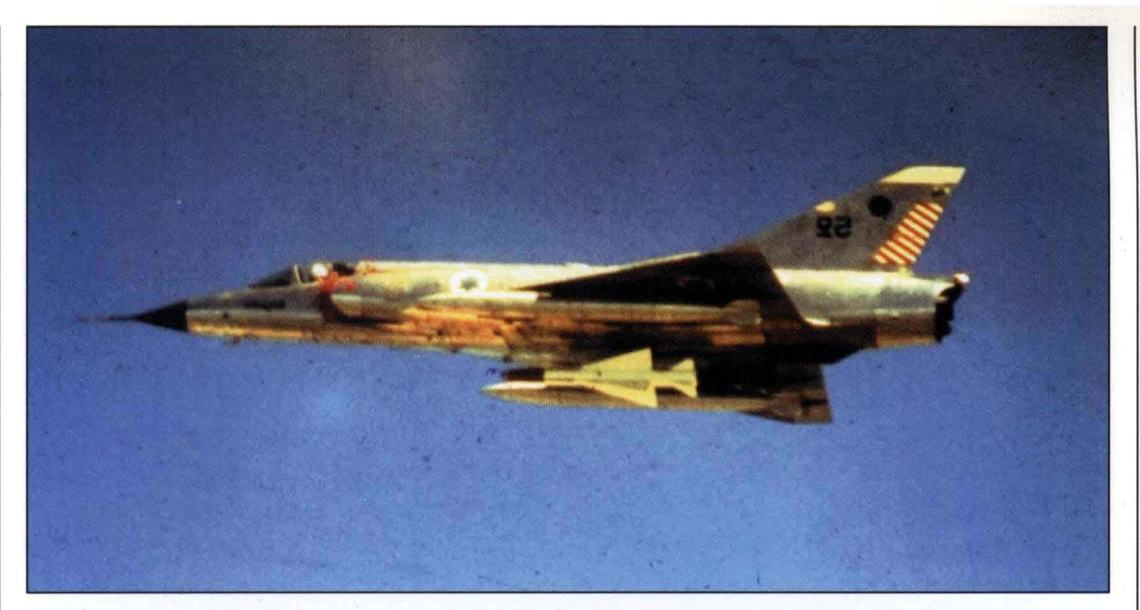
Este Auster VQ-PAS (antiguo G-G-AHHV) fue adquirido en 1946 y llevado a Palestina por Emmanuel Zur en septiembre de 1946 *(Colección Henenson).*



El Tiger Moth VQ-PAU fue uno de los dos anticuados aviones de la Real Fuerza Aérea canadiense que fueron adquiridos en 1947 por la empresa Aviron. Ambos sobrevivieron el tiempo suficiente para prestar servicio en la F. A. israelí *(Colección Senior).*



Los restos del Spitfire de la R. F. A. egipcia derribado por el jefe del 101º Sqn. *Modi* Alon el 18 de julio de 1948 *(GPO).*



El Mirage era originalmente un interceptor, y aquí lo vemos armado con un misil aire-aire Matra R.530 y dos depósitos auxiliares de combustible supersónicos, pero fue utilizado por la F. A. israelí como un verdadero avión de combate multipropósito *(GPO)*.

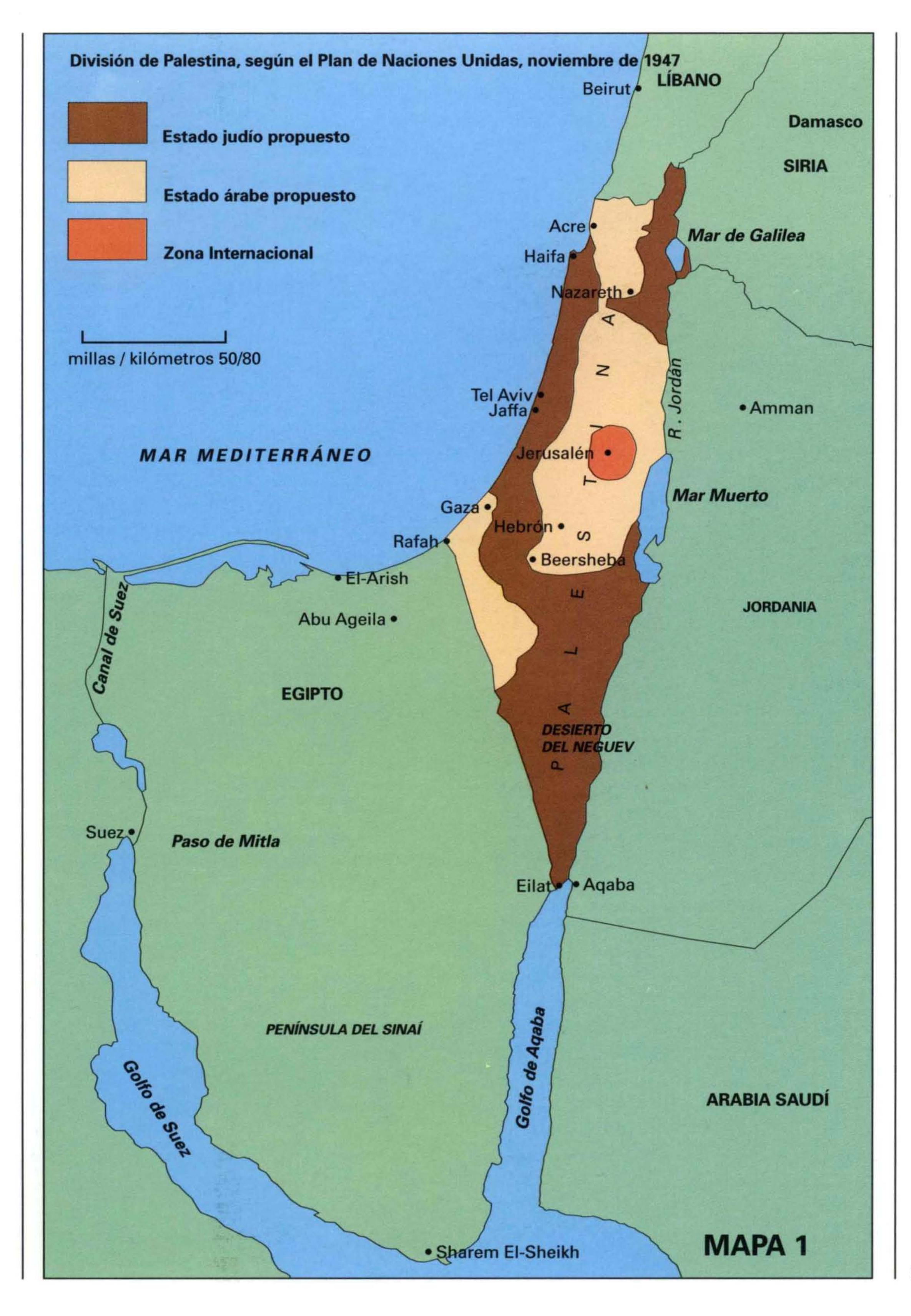


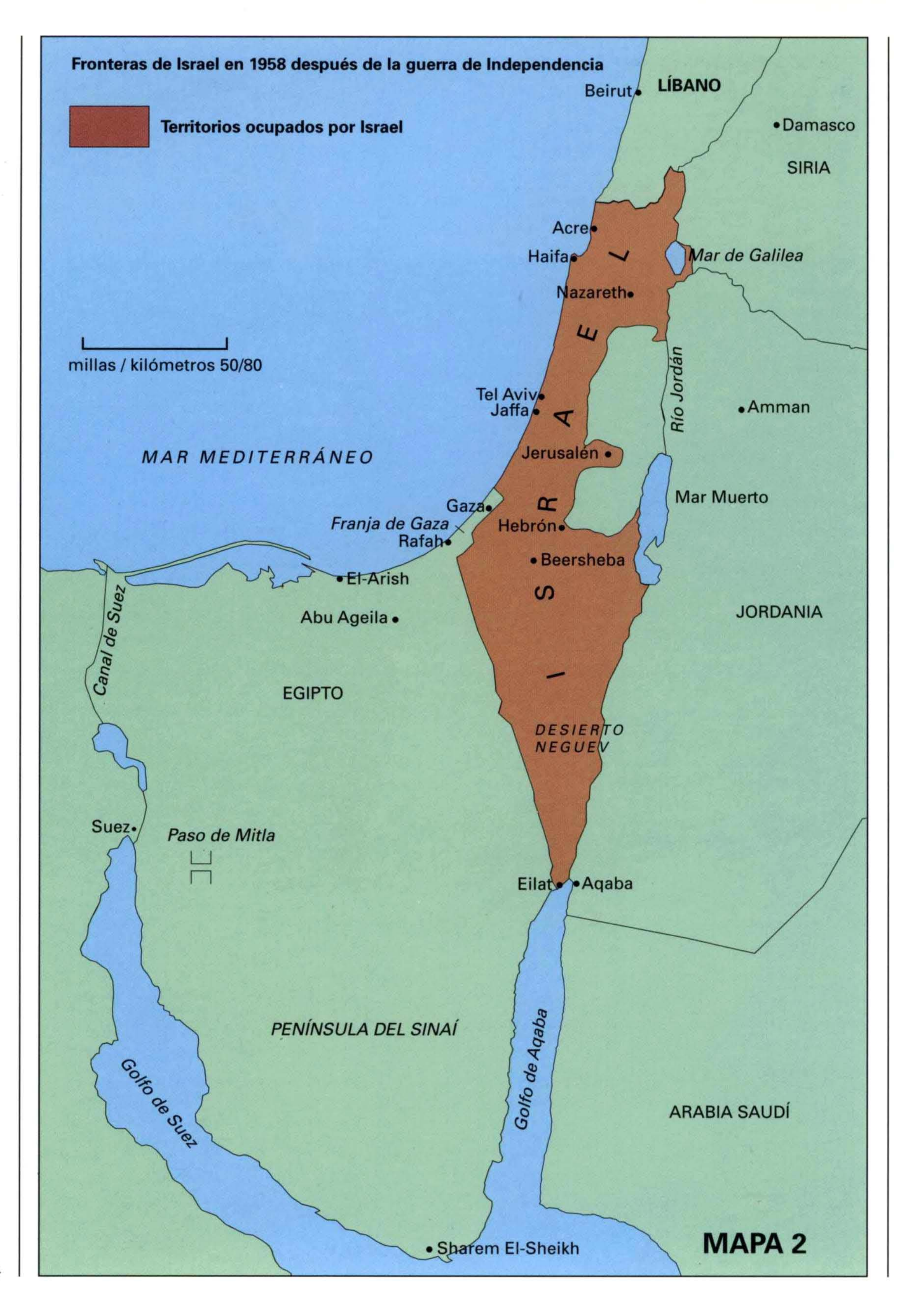
La F. A. israelí estaba tan desesperadamente necesitada de aviones, que incluso este MiG-21, que había pertenecido a la Fuerza Aérea iraquí, estaba en posición de alerta de reacción rápida la mañana del 5 de junio de 1967. Afortunadamente no tuvo que efectuar ninguna salida *(Colección Ronen)*.

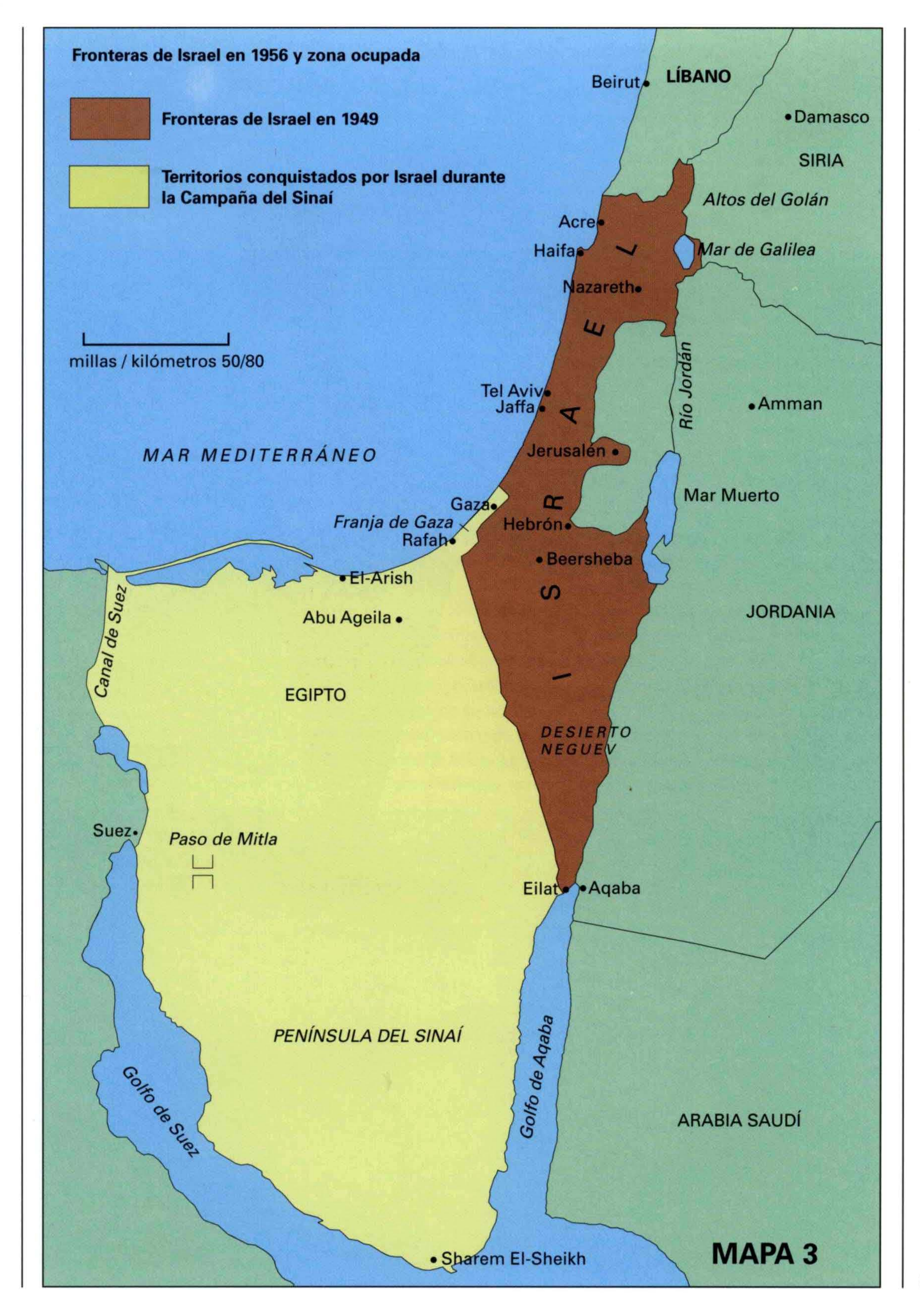
Un trío de cazabombarderos Vautour de la F. A. israelí en vuelo poco después de la guerra de los Seis Días ***(Colección del Museo de la F. A. israelí).***

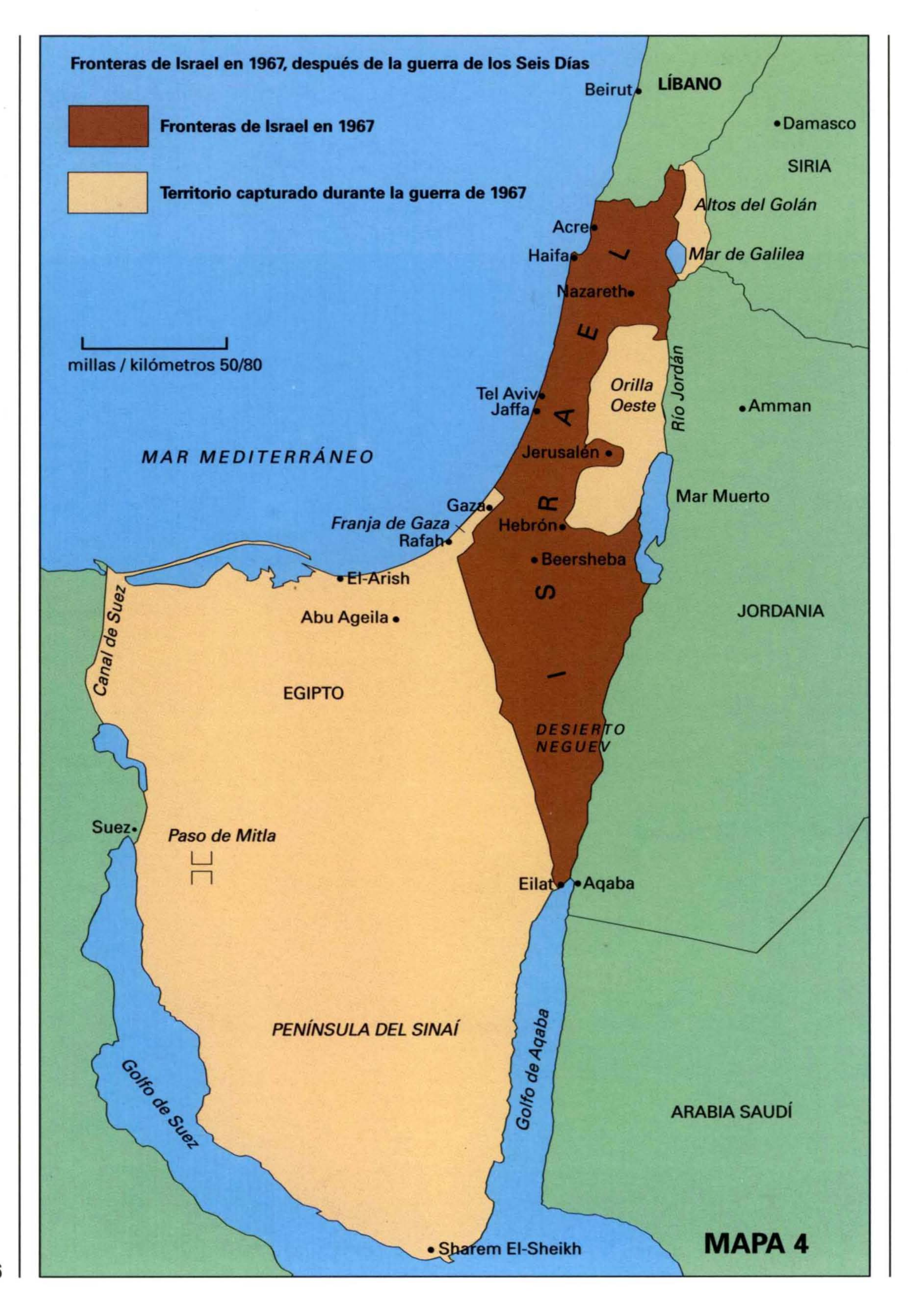


Al Mirage 778 de la F. A. israelí se le atribuyeron cuatro victorias en el aire durante la guerra de los Seis Días ***(Colección Ronen).***


División de Palestina, según el Plan de Naciones Unidas, noviembre de 1947
Estado judío propuesto
Estado árabe propuesto
Zona Internacional
millas / kilómetros 50/80
LÍBANO
Beirut
Damasco
SIRIA
Acre
Haifa
Mar de Galilea
Nazareth
Tel Aviv
Jaffa
R. Jordán
Amman
MAR MEDITERRÁNEO
Jerusalén
PALESTINA
Mar Muerto
Gaza
Hebrón
Rafah
Beersheba
El-Arish
Abu Ageila
JORDANIA
Canal de Suez
EGIPTO
DESIERTO DEL NEGUEV
Suez
Paso de Mitla
Eilat
Aqaba
PENÍNSULA DEL SINAÍ
Golfo de Aqaba
Golfo de Suez
ARABIA SAUDÍ
Sharem El-Sheikh
MAPA 1


Fronteras de Israel en 1958 después de la guerra de Independencia
Territorios ocupados por Israel
millas / kilómetros 50/80
Beirut
LÍBANO
Damasco
SIRIA
Acre
Haifa
Mar de Galilea
Nazareth
ISRAEL
Río Jordán
Tel Aviv
Jaffa
Amman
MAR MEDITERRÁNEO
Jerusalén
Mar Muerto
Gaza
Franja de Gaza
Hebrón
Rafah
Beersheba
El-Arish
Abu Ageila
JORDANIA
Canal de Suez
EGIPTO
DESIERTO NEGUEV
Suez
Paso de Mitla
Eilat
Aqaba
PENÍNSULA DEL SINAÍ
Golfo de Aqaba
Golfo de Suez
ARABIA SAUDÍ
Sharem El-Sheikh
MAPA 2


Fronteras de Israel en 1956 y zona ocupada
Fronteras de Israel en 1949
Territorios conquistados por Israel durante la Campaña del Sinaí
millas / kilómetros 50/80
Beirut
LÍBANO
Damasco
SIRIA
Altos del Golán
Acre
Haifa
Mar de Galilea
Nazareth
ISRAEL
Río Jordán
Tel Aviv
Jaffa
Amman
MAR MEDITERRÁNEO
Jerusalén
Mar Muerto
Gaza
Franja de Gaza
Hebrón
Rafah
Beersheba
El-Arish
Abu Ageila
JORDANIA
Canal de Suez
EGIPTO
DESIERTO NEGUEV
Suez
Paso de Mitla
Eilat
Aqaba
PENÍNSULA DEL SINAÍ
Golfo de Aqaba
Golfo de Suez
ARABIA SAUDÍ
Sharem El-Sheikh
MAPA 3


Fronteras de Israel en 1967, después de la guerra de los Seis Días
Fronteras de Israel en 1967
Territorio capturado durante la guerra de 1967
millas / kilómetros 50/80
Beirut
LÍBANO
Damasco
SIRIA
Altos del Golán
Acre
Haifa
Mar de Galilea
Nazareth
ISRAEL
Orilla Oeste
Río Jordán
Tel Aviv
Jaffa
Amman
MAR MEDITERRÁNEO
Jerusalén
Mar Muerto
Gaza
Franja de Gaza
Rafah
Hebrón
Beersheba
El-Arish
Abu Ageila
JORDANIA
Canal de Suez
EGIPTO
DESIERTO NEGUEV
Suez
Paso de Mitla
Eilat
Aqaba
PENÍNSULA DEL SINAÍ
Golfo de Suez
Golfo de Aqaba
ARABIA SAUDÍ
Sharem El-Sheikh
MAPA 4

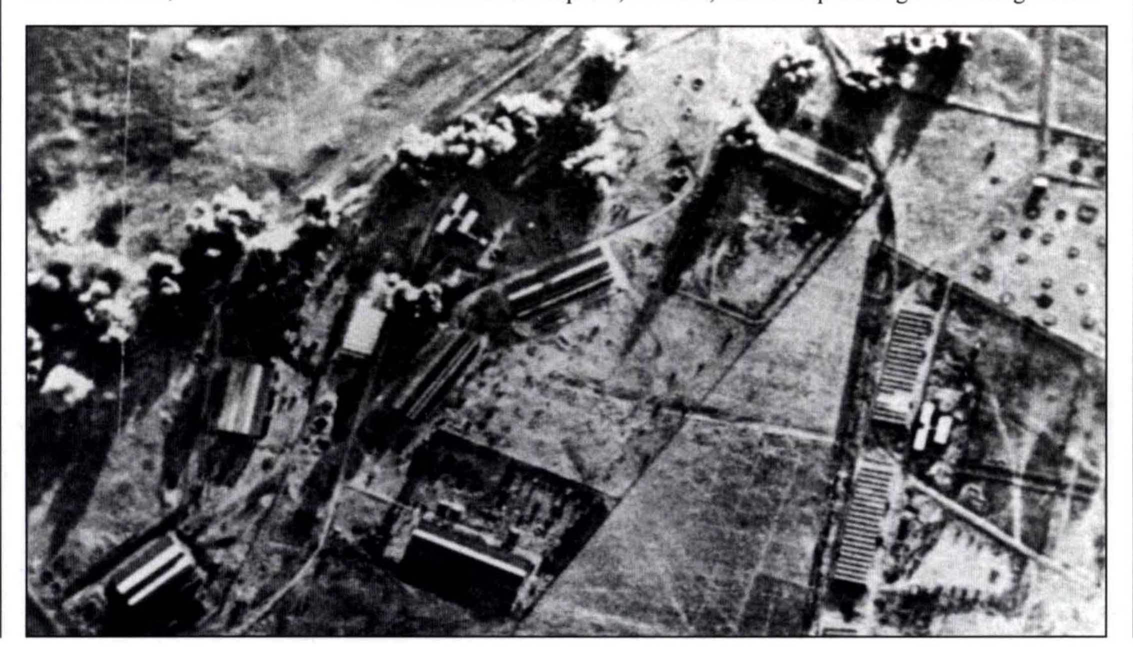


Un Spitfire de la F. A. egipcia capturado por la Fuerza de Defensa de Israel en El-Arish *(GPO)*.

verdaderamente. Aquel día las fuerzas terrestres de la Fuerza de Defensa de Israel tomaron Auja y empezaron a penetrar en el Sinaí atravesando la frontera internacional, un hecho que provocó la intervención de la RAF en el conflicto, aunque no directamente en los combates. La mañana del 28 de diciembre dos Spitfire israelíes que habían escoltado a los Harvard a bombardear la Bolsa de Faluja entablaron combate aéreo con cuatro o cinco cazas egipcios.

La actividad de los cazas egipcios era intensa. A las 16:30 horas de la tarde del 28 de diciembre, Spitfire egipcios interceptaron a los dos Piper israelíes que estaban apoyando a las fuerzas terrestres de la Fuerza de Defensa de Israel cerca de Auja. Uno de los Piper fue derribado y tanto su piloto como el observador perdieron la vida. Sin embargo, dos operaciones de comandos realizadas por fuerzas israelíes el 29 de diciembre, provocaron que la R. F. A. egipcia se retirase de El-Arish. Dos unidades de comandos salieron de Abu Ageila, una hacia el oeste, hacia la recién activada base aérea de Bir Hama, y la otra en dirección norte, hacia El-Arish. La primera fuerza fue descubierta y, una vez perdido el factor sorpresa, se retiró, mientras que la segunda consiguió ocu-

El bombardeo de Rafah el 4 de enero de 1949. El B-17 proporcionó a la F. A. israelí una importante capacidad de bombardeo *(Colección del Museo de la F. A. israelí)*



par una pista de aterrizaje satélite situada al sur de El-Arish en la que fue capturado un Spitfire intacto junto con varios aparatos simulados. Mientras los Spitfire egipcios de El-Arish eran retirados al oeste, los Macchi de Bir Hama seguían desarrollando una intensa actividad.

El último día del año, el 31 de diciembre de 1948, tres Spitfire de la F. A. israelí atacaron Bir Hama, y Denny Wilson consiguió derribar un Macchi sobre la base aérea egipcia. A primeras horas de la mañana siguiente, el 1 de enero de 1949, un B-17 israelí bombardeó los buques egipcios que habían bombardeado Tel Aviv la noche anterior, pero no hay constancia de que consiguiesen ningún impacto.

El primer avance importante en el terreno diplomático se produjo por fin la noche del 5 de enero de 1949 cuando el Gobierno egipcio informó a la ONU de su disposición a aceptar un alto el fuego y abrir negociaciones con Israel bajo el paraguas de la ONU: Como consecuencia de ello se acordó un alto el fuego que debía comenzar a las 16:00 horas del 7 de enero de 1949.

El éxito de la ofensiva israelí era lo que había llevado a Egipto a la mesa de negociaciones. El acuerdo de alto el fuego se firmó en Rodas bajo los auspicios de la ONU el 24 de febrero de 1949 (véase mapa 2 en la sección en color). La brigada egipcia que estaba bloqueada en la Bolsa de Faluja regresó a Egipto mientras que las fuerzas terrestres de la Fuerza de Defensa de Israel se retiraron hasta la frontera internacional. La auténtica derrota en el campo de batalla de la principal nación árabe y su disposición a negociar con Israel constituyó un ejemplo para los demás estados árabes que menos de un año antes habían invadido Israel en su primer día de existencia. Líbano firmó un acuerdo de alto el fuego con Israel el 23 de marzo de 1949, Jordania el 3 de abril de 1949, Siria el 20 de julio de 1949, e Irak fue el único país que retiró sus fuerzas sin firmar ningún tipo de acuerdo con Israel.

La guerra de Independencia de Israel había terminado, pero las naciones árabes no estaban todavía dispuestas a aceptar a Israel como una nación legítima. La miserable condición de los derrotados palestinos, muchos de los cuales se convirtieron en refugiados en las naciones árabes vecinas, y la determinación árabe de borrar la mancha de la derrota de 1948 hacía que el segundo asalto fuese sólo una cuestión de tiempo.



Al Fl. Off. McElhaw, del 208º Sqn. de la RAF se le atribuyeron dos victorias contra Spitfire de la R. F. A. egipcia en mayo de 1948, pero fue derribado a su vez por un Spitfire israelí en enero de 1949 *(GPO)*.



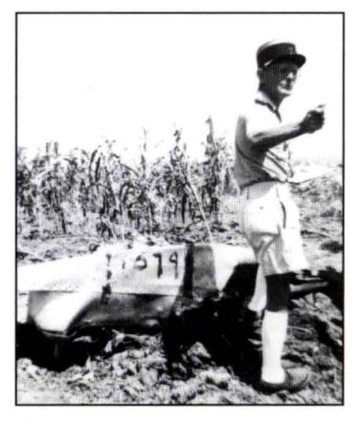
Un soldado de la Fuerza de Defensa de Israel señala con el dedo la insignia de la RAF en los restos de un Tempest que fue derribado el 7 de enero de 1949 *(GPO)*.

1956: LA CAMPAÑA DEL SINAÍ

Las hostilidades en Oriente Medio continuaron a pesar de los acuerdos de alto el fuego. Ambos bandos se entregaron a una cada vez más importante carrera armamentística durante la cual los reactores hicieron aparición en la región. Los primeros combates aéreos entre reactores en Oriente Medio se produjeron a finales del verano de 1955, y las primeras víctimas fueron dos pilotos de De Havilland Vampire de la F. A. egipcia que fueron derribados por el piloto de la F. A. israelí Capt. Aaron Yoli a bordo de un Gloster Meteor el 1 de septiembre de 1955. Otro Vampire egipcio fue derribado por un Dassault Ouragan israelí pilotado por el Tte. David Kishon el 12 de abril de 1956.

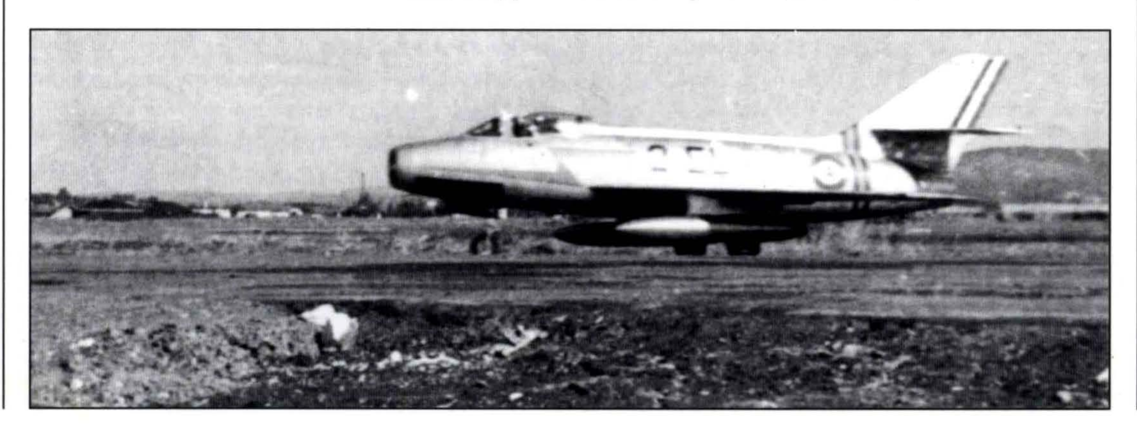
Sin embargo, aquel segundo asalto no fue resultado directo de un empeoramiento en las relaciones árabe-israelíes, sino que fue estimulado por la intervención exterior. Tanto Inglaterra como Francia estaban embarcados en una desesperada batalla para asegurar el futuro de sus imperios, y la nacionalización del Canal de Suez por el nuevo régimen egipcio ponía en peligro sus intereses. Las dos potencias europeas también esperaban que la reconquista por la fuerza del Canal de Suez provocase la caída del régimen egipcio que estaba intentando al mismo tiempo liderar el mundo árabe y apoyar los movimientos anticoloniales, especialmente en Argelia, que estaba bajo control francés. Israel se limitó a aprovechar la ocasión de romper el bloqueo egipcio del puerto de Eilat e infligir graves daños a las fuerzas armadas egipcias equipadas con material soviético, por lo cual surgió una alianza diplomática casi impensable cuando Israel se puso del lado de Inglaterra y Francia.

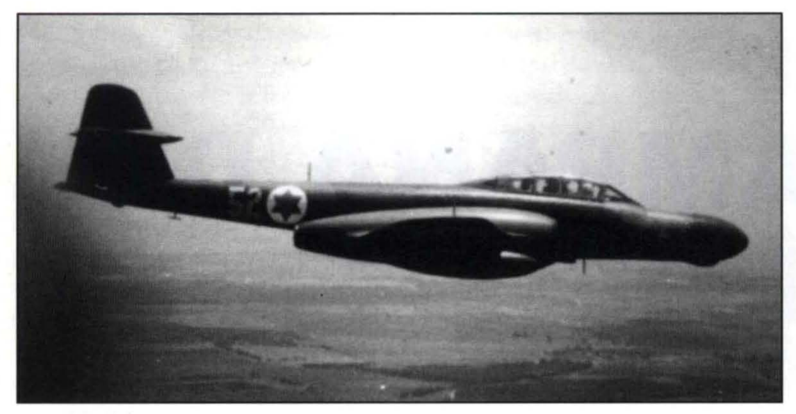
El plan era sencillo: Israel debía iniciar un ataque contra Egipto cuyo objetivo estaría relativamente próximo al canal de Suez. Inglaterra y Francia darían entonces un ultimátum tanto a Egipto como a Israel para



Un observador de las Naciones Unidas examina los restos del Vampire 1569 de la F. A. egipcia que había sido derribado por un Meteor de la F. A. israelí el 1 de septiembre de 1955 *(Colección Ben-Shachar).*

Uno de los elementos clave de la cooperación israelí con Inglaterra y Francia fue el destacamento a Israel de dos escuadrones franceses de Mystère para proteger Israel *(Colección Niv).*





A bordo de este Meteor NF.13 de la F. A. israelí el Capt. Tsiddon y su navegante, Tte. Brosh, derribaron un Il-14 de la F. A. egipcia la víspera de la campaña del Sinaí *(Colección Palter).*

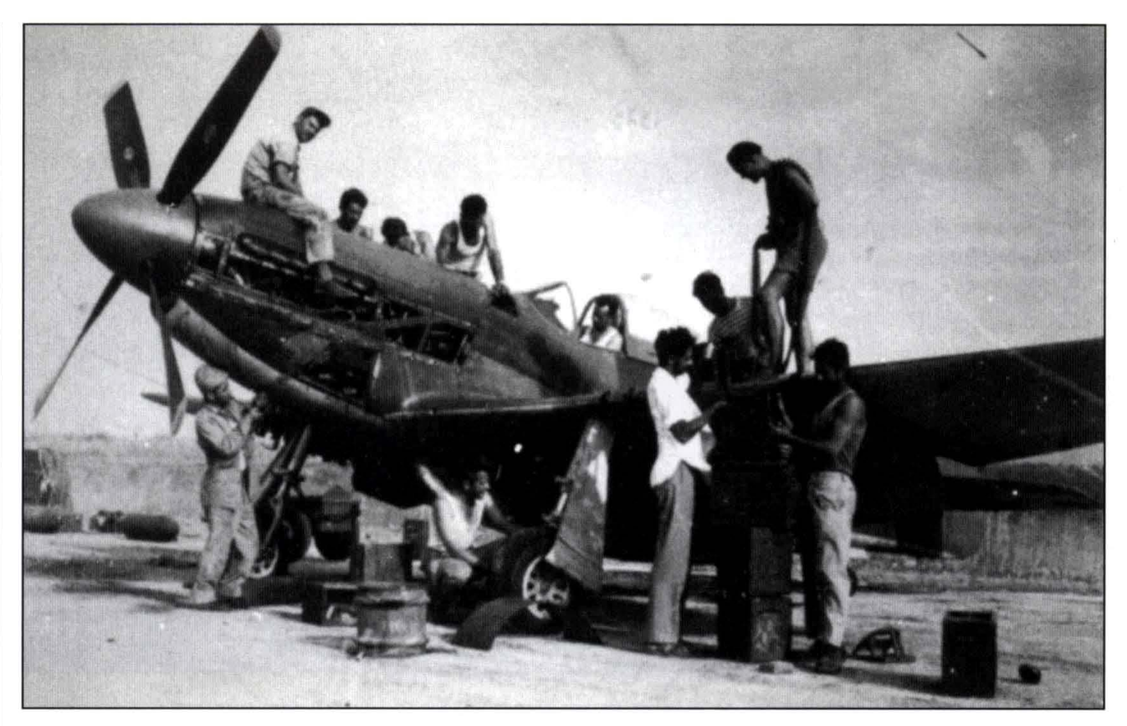
que se retirasen de la zona del Canal de Suez, con el fin de garantizar la seguridad del tráfico marítimo internacional. Israel aceptaría las exigencias de las potencias europeas, pero Egipto no, y las Fuerzas anglofrancesas atacarían y destruirían la F. A. egipcia para después invadir y capturar el Canal de Suez.

La noche antes de que Israel lanzase su ataque del 29 de octubre de 1956, un caza nocturno Meteor NF.Mk 13 israelí derribó un Il-14 egipcio que volaba de Damasco a El Cairo y que, supuestamente, llevaba a bordo al comandante supremo de las Fuerzas Armadas egipcias, Mariscal Amer. El derribado fue otro avión de transporte y el Mariscal Amer se salvó. La tarde del día siguiente se lanzó la provocación israelí cuando paracaidistas israelíes fueron lanzados por C-47 de la F. A. israelí en el Paso de Mitla, al este del Canal de Suez. Esta acción fue seguida por un masivo ataque israelí por tierra hacia el interior del Sinaí con un fuerte apoyo de la F. A. israelí. Durante el primer día completo de combates, el 30 de octubre, la F. A. israelí empleó sólo sus cazas a reacción, ya que se temía que sus aviones de combate de hélice no fuesen capaces de defenderse contra los cazas a reacción egipcios. Inicialmente los cazas a reacción israelíes sólo realizaron patrullas aéreas de combate, pero esto no pudo impedir a la F. A. egipcia atacar con eficacia a la Fuerza de Defensa de Israel ni tampoco destruir dos Piper israelíes, uno en el aire y otro en tierra. Poco antes del mediodía, la F. A. israelí fue autorizada a lanzar una masiva operación de interdicción aérea del campo de batalla y de apoyo aéreo próximo. Con docenas de cazas a reacción de ambos bandos operando sobre el Sinaí era lógico que se produjesen combates aéreos, y de hecho la primera de estas acciones se registró aproximadamente a las 5:30 horas, pero no tuvo consecuencias. Aquella tarde se consiguió la primera victoria aérea de la campaña cuando el piloto de Mystère Tte. Yosef Zuf derribó un MiG-15 egipcio sobre Kabrit.

Por la noche continuaron los combates aéreos, en el curso de los cuales los Il-28 egipcios bombardearon objetivos israelíes sin conseguir causar ningún daño, aunque los intentos de interceptación por parte de un solitario caza nocturno Meteor NF.Mk 13 israelí tampoco tuvieron éxito. Más éxito, aunque fue menos afortunado, tuvo el destructor egipcio *Ibrahim El-Awal* que bombardeó la ciudad portuaria israelí de Haifa. El día siguiente, 31 de octubre, fue el último día de la campaña, durante el cual las fuerzas aéreas egipcias e israelíes no fueron las únicas que entraron en combate, ya que aquella tarde aviones anglofranceses lanzaron un ataque en masa para destruir la F. A. egipcia en sus bases aéreas.

La única baja sufrida por la F. A. israelí en combate aéreo durante la Campaña del Sinaí fue este Piper que fue derribado por MiG-15 de la F. A. egipcia *(Colección Ben-Shachar).*



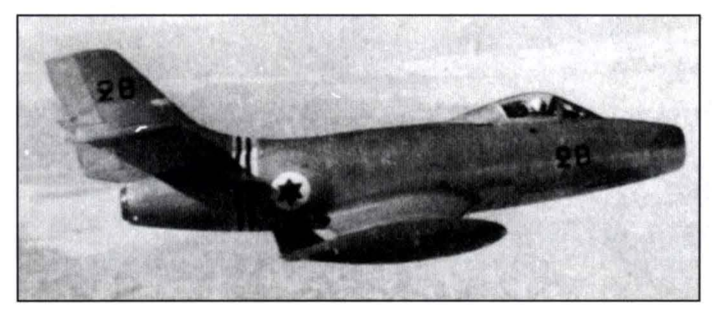


Lo mismo que los de la Fuerza Aérea norteamericana en Corea, los Mustang de la F. A. israelí sufrieron un número de bajas relativamente elevado realizando misiones aire-tierra, principalmente a causa de su motor refrigerado por líquido *(Colección Fredlis).*

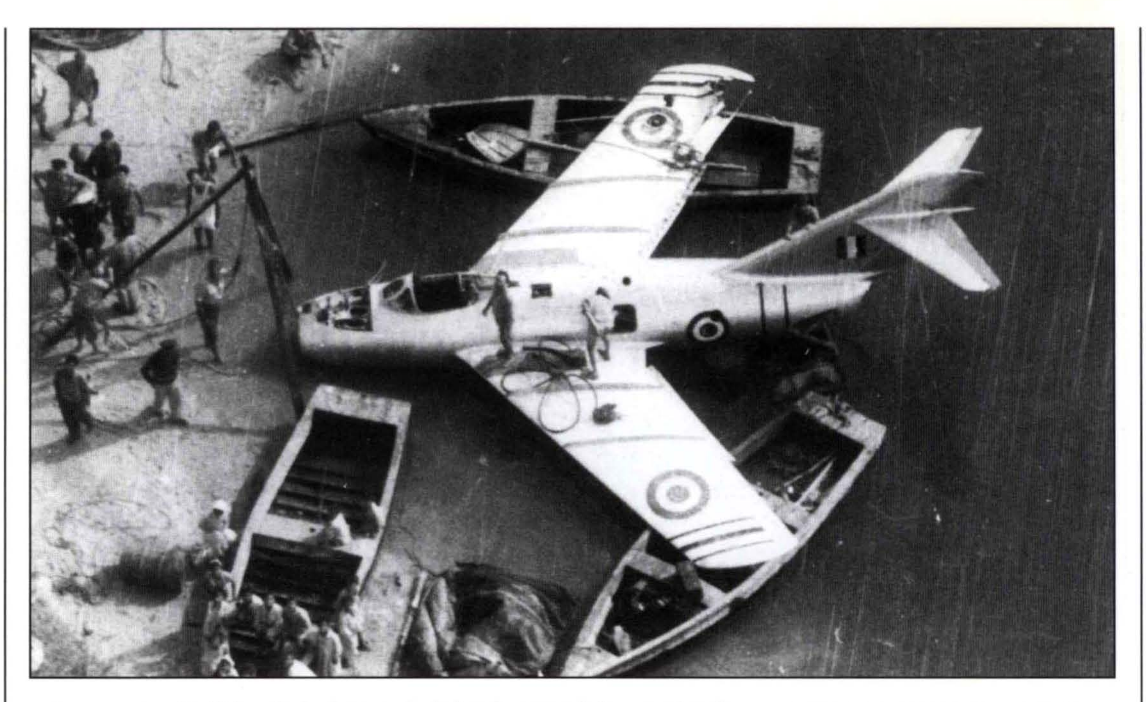
Aquella noche una fuerza naval comenzó la caza del *Ibrahim El-Awal*, pero a primeras horas de la mañana el destructor egipcio fue localizado por un C-47 de la F. A. israelí y dos Ouragan fueron dirigidos hacia la zona donde había sido visto. El ataque de los dos Ouragan fue devastador, varios cohetes dejaron fuera de combate al destructor, que se rindió a los buques israelíes que lo perseguían, tras lo cual fue remolcado hasta el puerto de Haifa. Irónicamente el *Ibrahim El-Awal* fue reparado y entró en servicio en la Marina israelí con el nombre de INS *Haifa*.

Otro importante éxito de la F. A. israelí que se produjo aquella mañana fue la interceptación de cuatro Vampire egipcios por dos Mystère sobre el Paso de Mitla. Los cuatro Vampire fueron derribados, y cada uno de los dos pilotos de Mystère, Ttes. Aaron Shavit y Shai Egozi, se anotaron dos victorias. Más tarde, aquella misma mañana, la F. A. egipcia perdió un MiG-15 que fue derribado por el piloto de Mystère Capt. Ya'acov Nevo. Aquel MiG-15 efectuó un aterrizaje sobre la panza en Bardavil, al norte del Sinaí, lo cual era un suceso raro en la era de los reactores, siendo más tarde recuperado por los israelíes.

Aunque el Ouragan siempre fue el segundón del Mystère durante la Campaña del Sinaí, era una eficaz plataforma aire-tierra, que incluso llegó a provocar la rendición de un destructor egipcio *(Colección Niv).*



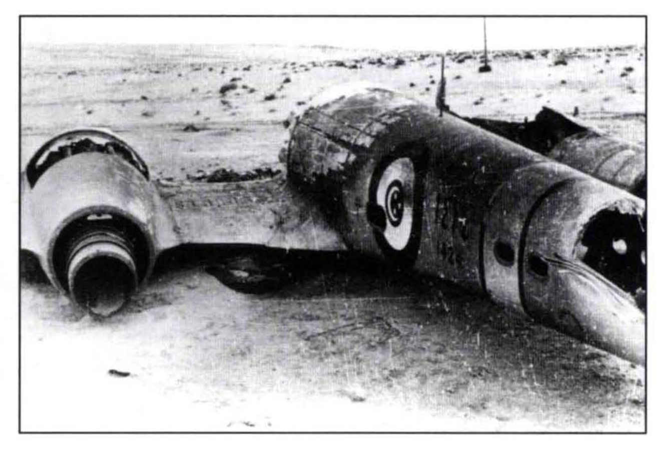
Poco antes del amanecer aviones de combate de hélice de la F. A. israelí –los entrenadores armados Harvard, los bombarderos B-17, los P-51 y los cazabomberderos Mosquito– intervinieron por fin en la lucha. El fuego antiaéreo egipcio era preciso y eficiente y los aviones de hélice israelíes pudieron pronto comprobarlo. Cinco P-51 y dos Harvard fueron derribados durante aquella mañana y las primeras horas de la tarde. Tanto la



Este MiG-15 de la F. A. egipcia fue recuperado de Bardavil por la Marina israelí *(Colección Ben-Shachar).*

primera como la última baja fueron de jefes de escuadrón, resultando muertos en ambos casos. El Capt. Moshe Eshel iba al frente de la primera formación de Harvard, pero fue derribado y murió al estrellarse su aparato. El Cte. Moshe *Monik* Tadmor perdió la vida durante su segunda salida de aquel día, como recordaba su punto, Alf. Chaim Niv:

"Volábamos armados con la munición interna, cohetes de 5 pulgadas y bombas, y sobrevolamos fuerzas egipcias. Creo que volábamos demasiado alto, y quizás también demasiado despacio. Cuando se vuela bajo los apuntadores de las piezas antiaéreas se tiene un tiempo de reacción más corto. No había radares, todo era manual. El artillero localizaba de pronto un avión, de modo que si éste volaba a 30 pies de altura no tenía tiempo de reaccionar, pero si volaba a 200 o 300 pies el apuntador le veía desde una distancia de 3 a 4 km y tenía tiempo para hacer todo lo que tenía que hacer. Había fuego antiaéreo, pero no vi que *Monik* fuese alcanzado, aunque sí supe y sentí que a mí sí me habían alcanzado, cuando, de pronto, el Tte. Hagani gritó: '¡Número 1, estás lanzando una columna de humo negro!'. Miré y vi un poco de humo negro y me pregunté por qué gritaba, pero *Monik* empezó a virar hacia la derecha. Hagani dijo: 'Yo continúo con número 4', y creo que también me dijo que siguiese al número 1. *Monik* no contestó (a Hagani). A partir de aquel momento no pude oírle y no intenté llamarle. Pensé que si no había respondido a Hagani, tampoco me contestaría a mí. *Monik* viró y puso rumbo a la base a toda potencia y yo le seguí. En un momento dado, es difícil sincronizar los acontecimientos; lanzó los cohetes, lo cual es una precaución de seguridad para un posible ate-



Los restos de un Meteor de la F. A. egipcia en el Sinaí *(Archivo de la Fuerza de Defensa de Israel).*



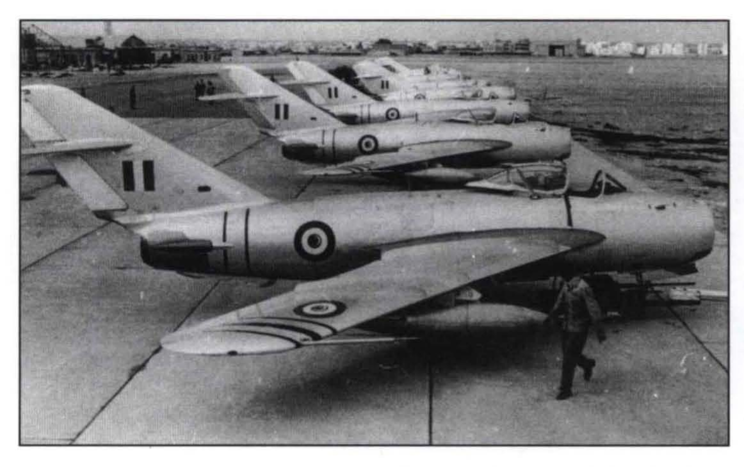
Un avión ligero Sokol de la F. A. egipcia capturado, en El-Arish *(Colección Ben-Shachar).*

rrizaje forzoso. También eyectó la cúpula, pero su parabrisas estaba totalmente negro. Estoy casi seguro de que estaba cubierto de aceite porque el glicol no es negro. Entonces su motor se paró y empecé a adelantarle, así que viré a la izquierda y después volví a virar a la derecha, pero cuando terminé esta maniobra tan sencilla, que me llevó de 10 a 15 segundos, su aparato ya estaba ardiendo en el suelo. La parte central del fuselaje, con la cabina y los depósitos de combustible, estaba ardiendo con grandes llamas. Efectué varias pasadas y después volví a poner rumbo a la base. Regresé solo, volando a baja altura. Ya estaba anocheciendo y cuando aterricé comprobé que tenía pinchada una rueda del tren de aterrizaje (debido a los daños producidos por los disparos antiaéreos). El avión hizo un giro brusco a la derecha, pero conseguí frenar rápidamente y detenerme en la pista. El oficial técnico, *Nork* (Har'el) se acercó hasta donde yo estaba y me dijo: 'Creo que *Monik* ha muerto'. ¿Por qué no le dije que *Monik* había muerto? Creo que tenía dos razones. En primer lugar, tenía una vaga esperanza de que durante los 10 o 15 segundos en que le perdí de vista él hubiese conseguido alejarse de la zona y hubiese sido otro avión el que se estrelló, y en segundo lugar, tenía miedo de enfrentarme a esa terrible realidad".

La séptima, y última, victoria aérea de la F. A. israelí en la campaña del Sinaí fue reclamada por el Capt. Nevo aquel mediodía, y su víctima fue identificada como un MiG-17, ya que el piloto se salvó utilizando un asiento eyectable, aunque el MiG-15bis también estaba equipado con asiento eyectable. Aquella tarde las fuerzas anglofrancesas lanzaron por fin la masiva campaña de bombardeos para neutralizar las bases de la F. A. egipcia y destruir sus aparatos. Esta acción dio como resultado la completa retirada de la lucha de la F. A. egipcia, y después del 1 de noviembre la F. A. israelí pudo operar libremente sobre el Sinaí, aunque el fuego antiaéreo egipcio siguió siendo letal consiguiendo, sólo el 1 de

El Capt. Eldad Paz fue derribado a bordo de este P-51 por el fuego antiaéreo. Efectuó un aterrizaje sobre la panza en el Sinaí y recorrió 60 km a pie en 37 horas para regresar al lado israelí del frente *(Archivo de la Fuerza de Defensa de Israel).*





Una alineación de MiG-17 y MiG-15 de la F. A. egipcia estacionados en Elmaza tras el final de las hostilidades *(Colección Nicolle)*.

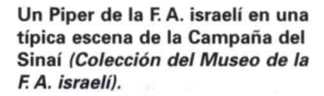
noviembre, derribar otros tres P-51, aunque los tres pilotos sobrevivieron. Uno de aquellos tres pilotos era el Tte. Elizer *Cheetah* Cohen que ocupaba el puesto de número 3 en una formación de P-51 que atacó la posición defensiva fortificada egipcia de Om Dattef. El líder de la formación era el Capt. Aryeh Tse'elon, que recuerda así aquella acción:

"Yo era el líder de una formación de cuatro aparatos, de los cuales perdimos uno. Cuando regresaba me encontré con *Shafan* (el Tte. Amitai Hason, al que apodaban *Shafan* [conejo]) y me pidió que le ayudase a encontrar el objetivo, el cual estaba bien camuflado. Ordené a los otros dos aviones que regresaran a la base y dirigí a su formación hacia el objetivo. También ellos perdieron un aparato, así que habíamos perdido dos aviones en el plazo de media hora".

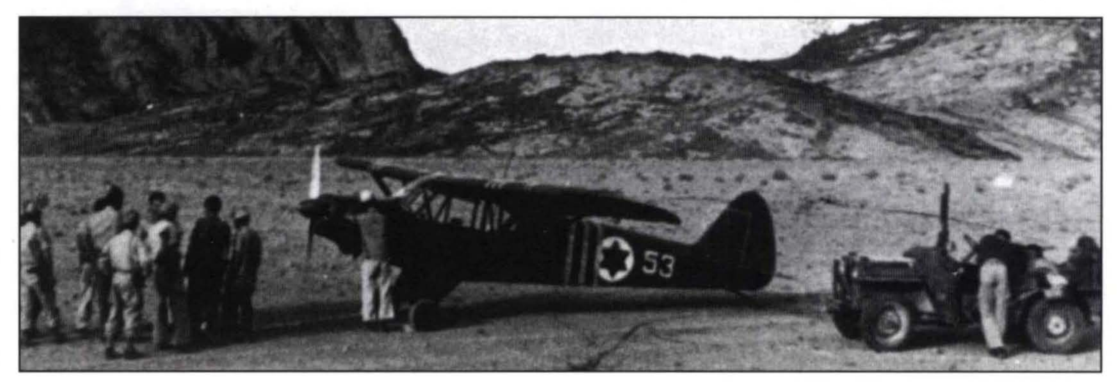
El piloto del segundo P-51 que fue derribado sobre Om Dattef fue el Capt. Shlomo Geva, que consiguió regresar a salvo al escuadrón después de haber efectuado un aterrizaje sobre la panza en el desierto, igual que le había ocurrido al Tte. Cohen. El regreso de este último fue bastante inusual, como recuerda el Tte. Aryeh Fredlis, que era el punto del Capt. Tse'elon:

"Se nos había ordenado que en caso de tener que efectuar un aterrizaje forzoso debíamos quitar el cristal (oscilador de frecuencia) del equipo de radio. *Cheetah* no pudo quitar el cristal, de modo que desmontó todo el equipo de radio. Las radios eran entonces grandes cajas muy pesadas, y el caso es que se encontró con un árabe que tenía un burro, le quitó el burro y regresó al escuadrón con la radio".

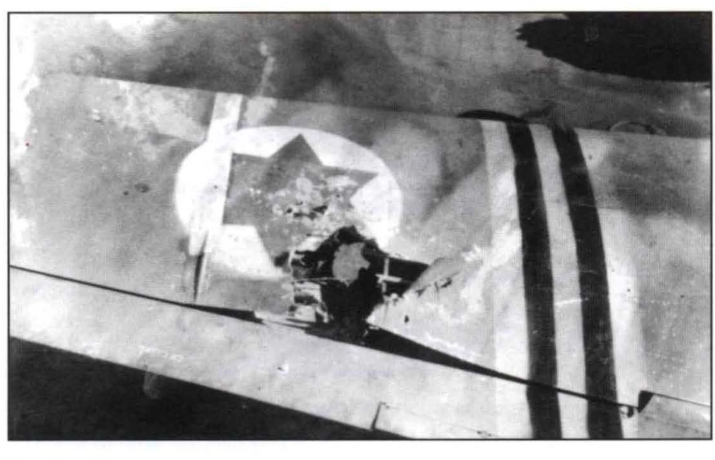
Los ataques aéreos anglofranceses que habían comenzado la tarde del 31 de octubre y las invasiones por aire y mar que siguieron el 5 y el 6 de noviembre, respectivamente, probablemente obligaron a que los egipcios reevaluasen la situación y considerasen la posibilidad de que el ataque israelí no fuese realmente el esfuerzo principal. Como consecuencia, el ataque israelí cobró impulso, y el 2 de noviembre la mayor parte del Sinaí estaba en manos de los israelíes, a excepción de una franja de terreno situada al este del Canal de Suez (según lo estableci-



Un Piper de la F. A. israelí en una típica escena de la Campaña del Sinaí *(Colección del Museo de la F. A. israelí)*.



do en el ultimátum anglofrancés) y el extremo sur de la península del Sinaí, donde todavía se encontraban fuertes guarniciones egipcias en Ras Naz Rani y Sharem El-Sheikh. La F. A. israelí apoyó a la 9ª Brigada de la Fuerza de Defensa de Israel en su avance hacia Ras Naz Rani y Sharem El-Sheikh, pero las operaciones en esta bien defendida zona costaron a los israelíes la pérdida de otros dos aviones de combate.



El 2 de noviembre de 1956, el Cte. Yavneh voló desde Ras Naz Rani hasta Tel Nof a bordo de este P-51 con el ala dañada *(Colección Yavneh).*

Una vez el P-51 que fue derribado formaba parte de la formación liderada por el Capt. Tse'elon y su punto, Tte. Fredlis, aunque en esta ocasión el número 3 era el Tte. Cohen y su punto era el Tte. Yonatan Etkes. Este último fue derribado por el fuego antiaéreo, como recordaba Aryeh Fredlis:

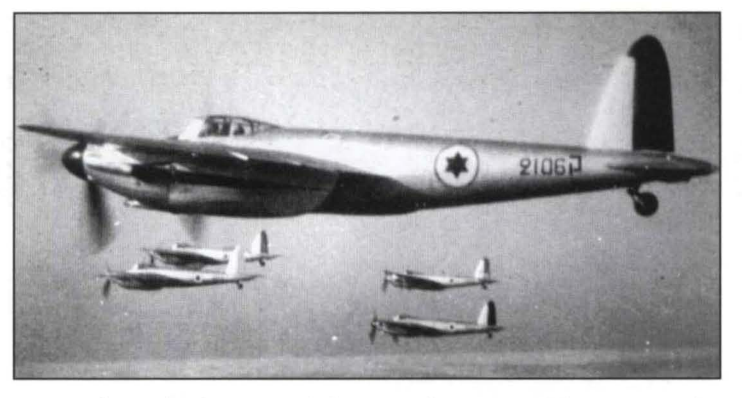
"Estábamos sobre Ras Naz Rani. Nuestra misión era bombardear desde gran altura y después ametrallar el objetivo desde una distancia segura, pero Etkes descendió demasiado, le perdimos de vista y *Cheetah* le siguió. Entonces vi que había efectuado un aterrizaje forzoso, y que su aparato estaba totalmente cubierto de polvo y había desaparecido. Ya no se le veía porque era del mismo color que el desierto".

El Tte. Etkes estaba herido y no pudo escapar. Fue hecho prisionero por el ejército egipcio y fue evacuado de la zona poco antes de que las fuerzas egipcias se rindiesen. Fue liberado de su cautiverio el 31 de enero de 1957. El otro piloto derribado aquel día sobre la misma zona fue más afortunado. El Cte. Binyamin Peled iba al frente de una formación de Mystère cuando su avión fue alcanzado por disparos antiaéreos y tuvo que eyectarse. Fue el primer piloto israelí que utilizó el asiento eyectable. A pesar de tener un tobillo roto consiguió escapar y más tarde fue rescatado por un Piper Cub pilotado por el Alf. Avraham Greenboim.

La guerra en el Sinaí prácticamente había terminado, aunque los combates en la zona del Canal de Suez entre las fuerzas invasoras anglofrancesas y los defensores egipcios continuaron hasta el 6 de noviembre.

Los Meteor de la F. A. israelí realizaron principalmente misiones de ataque a tierra durante la Campaña del Sinaí *(GPO).*





Los Mosquito de la F. A. israelí fueron empleados como aviones de ataque junto con los Mustang. Ningún Mosquito fue derribado mientras que 9 Mustang fueron abatidos por el fuego antiaéreo *(Colección Easterman)*.

A pesar de que las fuerzas anglofrancesas fracasaron totalmente en su intento de alcanzar sus objetivos, Israel sacó un gran provecho de esta corta campaña, aunque tuvo que evacuar el Sinaí a finales de marzo de 1957 tras las grandes presiones diplomáticas ejercidas por las dos nuevas superpotencias, los Estados Unidos y la URSS (véase el mapa 3 en la sección en color). El bloqueo egipcio del puerto de Eilat había sido levantado, el Sinaí había sido desmilitarizado desplegándose en la zona una fuerza de Naciones Unidas, y los franceses habían accedido a ayudar a Israel en la construcción de un reactor nuclear en Dimona. Poco más de diez años después, el olvido de estos logros por el mismo régimen egipcio daría como resultado otra guerra: la guerra de los Seis Días.

La F. A. israelí utilizó en el Sinaí dos helicópteros Sikorsky S-56 inmediatamente después de la Campaña del Sinaí *(Colección Yarom)*.





Pilotos de Ouragan de la F. A. israelí posan ante la cámara con una bandera egipcia capturada *(Colección del Museo de la F. A. israelí)*.

1967: LA GUERRA DE LOS SEIS DÍAS

Paradójicamente la derrota de 1956 sirvió para reforzar a Egipto y a su presidente, Gamal Abdel Nasser, como uno de los líderes del mundo árabe. Ante los ojos de los árabes el fracaso de la ofensiva anglofrancesa fue considerado como una importante victoria, mientras que el éxito israelí en el Sinaí fue considerado como el resultado de la alianza de Israel con Inglaterra y Francia, en lugar de una demostración de la superioridad militar israelí. Los problemas básicos que estaban en el fondo del conflicto de Oriente Medio no habían desaparecido, mientras que el surgimiento de Gamal Abdel Nasser y Egipto como líderes de la solidaridad árabe generaron aún más odio hacia Israel.

Egipto reconstruyó sus fuerzas armadas con la considerable ayuda recibida de los soviéticos, y también Irak y Siria recibieron material soviético, mientras que el principal abastecedor de armas a Israel en aquel momento era Francia. La carrera armamentística no se detuvo a finales de la década de 1950 y principios de la década de 1960. Los cazas supersónicos aparecieron en la región en 1959 cuando el Dassault Super Mystère B.2 entró en servició en Israel y el MiG-19 entró en servicio en las Fuerzas Aéreas egipcias. Su aparición fue seguida, en 1962, de cazas de Mach 2 armados con misiles aire-aire (AAM) cuando el Dassault Mirage IIIC entró en servicio en la F. A. israelí y el MiG-21 entró en servicio en Egipto. Los sistemas de misiles superficie-aire (SAM)



El bombardero Tu-16 armado con misiles AS-1 considerado por Israel como el elemento más peligroso de la F. A. egipcia, y en consecuencia, el 5 de junio de 1967 se le asignó la máxima prioridad como objetivo *(Colección Nicolle).*



El Super Mystère fue el principal caza de la F. A. israelí entre 1959 y 1962. Este antiguo Super Mystère francés fue apresuradamente pintado con los colores de la F. A. israelí durante los preparativos para la guerra de los Seis Días *(Colección Shapira).*

fueron introducidos a principios de la década de 1960 cuando Egipto adquirió el SA-2 e Israel el sistema Hawk. A lo largo de todo este período los choques armados esporádicos eran algo corriente y todas las principales fuerzas aéreas tomaban parte en la acción.

La frontera egipcio-israelí estuvo relativamente tranquila durante el período 1956-1967, principalmente a consecuencia de la desmilitarización del Sinaí y de la presencia de una fuerza de las Naciones Unidas. Pese a todo la F. A. egipcia mantuvo su presencia en el Sinaí y estableció una rotación de sus escuadrones de caza que despegaban por turno en la base aérea de El-Arish. Ambos bandos realizaban misiones de reconocimiento sobre el territorio del otro, y también ambos bandos llevaban a cabo acciones de provocación que, de vez en cuando, acababan en enfrentamientos aéreos. Durante la primera mitad de aquel período la mayoría de los combates aéreos no tuvieron consecuencias. Las pocas excepciones se produjeron el 20 de diciembre de 1958, cuando un MiG-17 egipcio fue derribado por un Mystère israelí; el 4 de noviembre de 1959, cuando un Super Mystère israelí se estrelló después de entrar en barrena, y el 28 de abril de 1961, cuando un MiG-17 egipcio también se estrelló tras haber entrado en barrena durante un encuentro con Super Mystère israelíes. El Tte. Ilan Ron, líder de la pareja de aparatos israelíes recuerda aquel encuentro:

"Los MiG-17 patrullaban su lado (de la frontera) y nosotros patrullábamos el nuestro. De repente el controlador me dijo: '¡Están cruzando la frontera', me dio el rumbo y me dijo que estaban en mi una o dos en punto, y entonces añadió: 'Te cruzan de derecha a izquierda'. Estaba equivocado y yo actué sin su apro-



Los pilotos de Mirage de la F. A. israelí consiguieron anotarse 11 victorias antes de la guerra de los Seis Días, entre las cuales estuvo este Hunter de la Real Fuerza Aérea jordana derribado el 13 de noviembre de 1966 *(Colección Gazit).*

bación porque entendí que estaban cruzándome en aquel mismo instante, que él se refería al momento presente. No los vi (a los MiG), así que viré. Cuando completé el viraje de 90º me dijo: 'A las seis en punto tres millas'. Evidentemente rompimos la formación. Cuando nos dispersamos el Tte. Zur Ben-Barak entró en barrena. Ellos (los MiG) dejaron de perseguirle y se lanzaron contra mí, pero conseguí acercarme a su número 2. Él también hizo un viraje brusco, entró en barrena y se eyectó".



En agosto de 1966, un piloto iraquí desertó a Israel a bordo de este MiG-21 en una bien planeada operación del Mossad *(Colección Katz)*.

A lo largo de las fronteras con Jordania y Siria se produjeron choques armados más intensos que al final desembocarían en la guerra de los Seis Días. En aquellos choques participaron principalmente fuerzas terrestres aunque también se empleó el apoyo aéreo. Los combates aéreos contra cazas jordanos y sirios no tuvieron consecuencias hasta 1966, a excepción de un Mirage de la F. A. israelí que se perdió al quedarse sin combustible tras un encuentro con Hunter de la Real Fuerza Aérea jordana en 1964. La ruptura de hostilidades se produjo el 14 de julio de 1966 cuando un Mirage israelí derribó un MiG-21 sirio como recuerda el Capt. Yoram Agmon:

"Vi dos MiG que volaban muy bajo al sureste del río Yarmuk. Estábamos a 20.000 pies. Inmediatamente transmití la información por radio, me deshice de mis depósitos exteriores de combustible y me lancé en picado. Sabía que no debía perder de vista a aquellos dos pequeños puntos, pero como así ocurrió descendí en picado hasta la altura más

Cuatro Mirage de la F. A. israelí volando en una apretada formación de a cuatro. En combate la distancia entre los aviones que integraban una formación de cuatro aparatos se medía por cientos de metros *(GPO)*.



baja que pude y cuando nivelé mi vuelo los vi a 2 km delante de mí. Probablemente estaban advertidos porque se separaron cuando yo todavía no había llegado a la distancia eficaz de disparo de mis cañones. No tenía opción de emplear misiles aire-aire a aquella altura. Su maniobra me sorprendió, fue un viraje muy bueno, pero también me dio ocasión de reducir la distancia. Me acerqué por detrás al MiG líder y le disparé una ráfaga de cañón, pero fallé el tiro. En la segunda o tercera ráfagas el MiG fue alcanzado en el ala derecha, entró en barrena y el piloto se eyectó".



Los famosos 'ochos' de la base aérea de Abu Sueir en la que hay al menos cuatro bombarderos egipcios Il-28 que, aparentemente, están todavía intactos *(Colección Shapira)*.

Durante 1966 y 1967 iban a ser derribados más aparatos y los seis MiG-21 de la Fuerza Aérea siria que fueron abatidos el 7 de abril de 1967 supusieron el comienzo de un deterioro de la situación que acabaría en la guerra de los Seis Días. La URSS suministró a Egipto información de inteligencia equivocada que indicaba que Israel estaba concentrando sus fuerzas a lo largo de la frontera con Siria. En un acto de solidaridad árabe, el presidente egipcio Gamal Abdel Nasser ordenó a las fuerzas de la ONU que abandonasen el Sinaí y el ejército egipcio entró en la península del Sinaí el 15 de mayo. Una semana después, Nasser anunció el cierre del Estrecho de Tiran a todos los buques que navegasen desde o en dirección a Eilat, eliminando así en el plazo de una semana dos de los grandes logros de Israel durante la Campaña del Sinaí. Para salir al paso de la amenaza egipcia Israel movilizó a sus reservistas, pero la amenaza árabe se hizo mucho más peligrosa para Israel cuando Jordania se unió a Egipto el 30 de mayo y Siria lo hizo el 1 de junio.

Operacion *Foco*

La existencia del Estado de Israel estaba en juego. Las únicas opciones eran esperar el ataque árabe o atacar primero. A principios de junio se escogió la ultima opción y la F. A. israelí recibió la orden de prepararse para ejecutar un plan de emergencia cuyo nombre era *Moked* (Foco). La idea principal que inspiraba este plan era lanzar un ataque por sorpresa contra las bases aéreas enemigas realizado por pequeñas formaciones que bombardearían las pistas de aterrizaje y después efectuarían una segunda pasada para destruir en tierra los aviones enemigos por ametrallamiento. El día D era el 5 de junio de 1967 y la hora H las 07:45 horas.

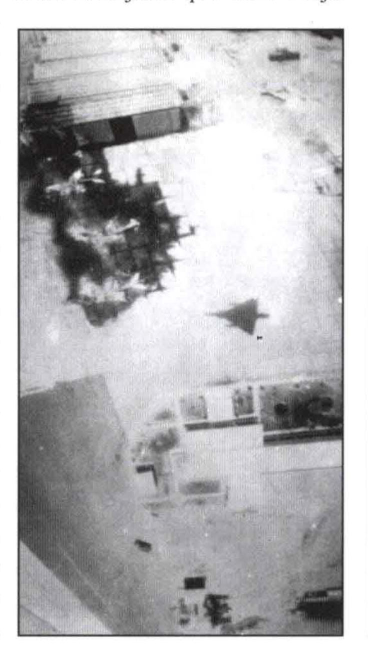
La primera oleada de la operación *Foco* duró dos horas durante las cuales docenas de formaciones de cazas israelíes atacaron las bases aéreas egipcias. Se consiguió una sorpresa total y las bajas fueron menores de las previstas, pero a pesar de ello era una guerra muy dura que había que ganar con destreza y coraje. Así lo recordaba el ya fallecido Ben-Zion *Beni* Zohar, que entonces era Capt. en la reserva y número 3

de una formación de Sud Aviation Vautour que atacó Abu Sueir:

"Nos acercamos al objetivo volando bajo y cuando ascendimos vimos que otros aviones nos seguían. Sabíamos que había una posibilidad de que los Mirage nos cubrieran... ellos (los Mirage) iban por delante de nosotros... si les quedaba combustible se quedarían para cubrirnos. A primera vista creí que se trataba de los Mirage, pero después vi a unos 1.000 o 1.500 metros por delante de mí, un misil aire-aire. Pude ver perfectamente su trayectoria espiral hacia la primera pareja. Estaba claro que aquel misil no podía alcanzarles... y entonces comprendí que lo que estaba viendo no eran Mirage sino MiG-21, y según nuestras órdenes había que hacer cualquier cosa para llevar a cabo el ataque, así que al menos tres de nosotros continuaríamos hacia el objetivo".

El Coronel Binyamin *Beni* Peled examina de cerca los daños sufridos en combate por un Ouragan. Peled mandaba la base aérea de Hatzor durante la guerra de los Seis Días y fue jefe de la F. A. israelí entre 1973 y 1977 *(Colección Shapira).*

"Por la radio informé de que me quedaba con ellos (los MiG-21). Se acercaron de una forma poco amenazadora, más o menos a nuestra velocidad o un poco más rápido. Lentamente empezaron a acercarse, y vi que las dos parejas que nos seguían, en lugar de separarse, entraban en postcombustión y nos perseguían, ¡parecía como si nos estuviesen escoltando! Así que envié al número 4 a bombardear y empecé a virar... si seguían a los bombarderos yo les habría seguido a ellos, pero no hicieron eso. Los cuatro se quedaron conmigo, virando... ninguno de ellos parecía demostrar una actitud amenazadora. Ni siquiera me deshice de mis bombas... no viraban muy bien. Observé el jaleo que había abajo en la base aérea, el humo de las incursiones aéreas anteriores, el polvo que levantaba el ataque en curso. Tenía que deshacerme de mis bombas, así que ¿por qué lanzarlas al azar? Incliné el morro de mi avión hacia abajo, me adentré en la nube de humo y cuando salí de ella me di cuenta de que estaba en medio de las pistas. No había nada que pudiese hacer (para corregir la pasada de bombardeo)... así que solté las bombas. Ascendí de nuevo y entonces vi sólo a tres (MiG-21). Informé por radio que sólo podía ver a tres y que el cuarto estaba ocupándose de los atacantes; les molestó un poco, les amenazó y después huyó y yo pude efectuar dos pasadas más. Les dejé (a los Vautour) ametrallar la base a



Una vista panorámica a baja altura de la base aérea de Inchas tomada el 5 de junio de 1967. La información de inteligencia fue fundamental para el planeamiento de la segunda, tercera y cuarta oleadas de la operación *(Colección Ronen).*



Un avión de reconocimiento Vautour toma una imagen vertical desde poca altura de un helicóptero Mi-6 y dos aviones de transporte Il-14 *(Colección Shapira).*

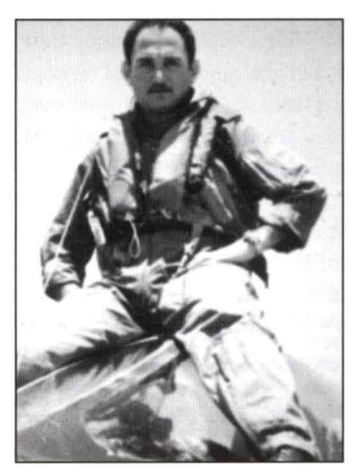
placer, y ellos bombardearon y ametrallaron el objetivo según el plan, aunque en una formación de tres aviones, hasta que informaron: 'Regresamos a la base'. Entonces me di cuenta de que tenía problemas de combustible... uno de los depósitos auxiliares de combustible de 1.200 kg estaba obturado. Se había atascado con aquel peso. No podía desprenderme de él y tampoco podía utilizarlo. Efectué una maniobra evasiva, tenía una ventaja de 90º sobre el MiG, la pareja estaba a 180º con respecto a mí y, si hubiese tenido tiempo y combustible, los habría derribado, pero la situación no era esta y durante el viraje, cuando estaba ya poniendo rumbo hacia Ismailiya, me limité a bajar el morro y descendí desde 6, 8 o 10.000 pies, cualquiera que fuese entonces mi altura, y ni siquiera me volví para mirarles. Como un piloto agrícola me limité a hacer una pasada baja cerca del suelo. Me volví a unir a la formación... Mientras cruzábamos la costa, atacamos una batería de SA-2 (misiles superficie-aire) y creo que conseguimos dañarla porque tuve que ascender para regresar –hasta una altura de 2.000 pies estábamos relativamente seguros (contra los SA-2), ya que a alturas inferiores a 5.000 pies no eran muy buenos– y no pasó nada... los otros continuaron volando a baja cota un poco más por si acaso, pero yo ascendí inmediatamente. Apague un motor, dejé el otro a plena potencia y me mantuve a 30.000 pies. Sabía que tenía que eyectarme sobre el mar pero cuanto más cerca (de Israel) mejor... Entonces llegué a un punto en que me dije a mí mismo: 'Si paro los dos motores y planeo hay una posibilidad de que pueda llegar a aterrizar'. Me autorizaron a realizar una aproximación directa, encendí un motor pero dejé el otro en punto muerto por si acaso y aterricé".

"Los que estaban en tierra me dijeron cuando descendí que no habían podido entenderme, lo único que habían oído era 'misil... cazas... combate aéreo... combustible... un motor...'. Yo no recuerdo haber estado tan excitado, pero habíamos regresado con vida de una misión de la que creíamos que no íbamos a regresar".

Por su participación en esta acción el Capt. Ben-Zion fue condecorado con la segunda condecoración israelí en importancia. Otros pilotos israelíes no tuvieron tanta suerte, algunos perdieron la vida en combate, mientras que otros tuvieron que eyectarse y fueron hechos prisioneros o fueron rescatados por las fuerzas propias.

La F. A. israelí reclamó haber destruido en tierra 186 aparatos de la F. A. egipcia durante la primera oleada. Aun cuando este número fuese un tanto exagerado a causa de las múltiples reclamaciones e informes optimistas, seguía suponiendo un golpe devastador para los egipcios, y la F. A. israelí estaba a punto de conseguir una supremacía aérea total en los cielos de Oriente Medio. Las bajas israelíes en la primera oleada ascendieron a tres Super Mystère (los tres pilotos perdieron la vida), dos

El Cte. Aaron *Yalo* Shavit era el jefe del escuadrón de Super Mystère en junio de 1967. Fue el único piloto de la F. A. israelí al que se le atribuyeron victorias aéreas tanto en la Campaña del Sinaí como en la guerra de los Seis Días *(Colección Shapira).*





Los restos de un MiG-17 de la F. A. egipcia en una base aérea del Sinaí *(Colección Shapira).*

Mystère (un piloto fue hecho prisionero y el otro fue rescatado), cuatro Ouragan (dos pilotos murieron, uno fue hecho prisionero y el otro fue rescatado) y un solo entrenador armado Fouga Magister (su piloto resultó muerto).

La segunda oleada fue lanzada aproximadamente a las 09:00 horas y se prolongó hasta las 12:00. Los israelíes reclamaron la destrucción de 107 aparatos egipcios más durante esta segunda oleada. El objetivo seguía siendo la F. A. egipcia ya que Israel esperaba que Jordania y Siria no se uniesen a la lucha. Simultáneamente al lanzamiento de la operación *Foco,* la Fuerza de Defensa de Israel lanzó una ofensiva terrestre en el Sinaí, pero los únicos medios aéreos que la F. A. israelí pudo reservar inicialmente para apoyar a las fuerzas terrestres consistían en un escuadrón de entrenadores armados Fouga Magister y unos cuantos he-



El Cte. Amos Lapidot estaba al mando del 101º Sqn. durante la guerra de los Seis Días. Fue jefe de la F. A. israelí entre 1982 y 1987 *(Colección Shapira).*



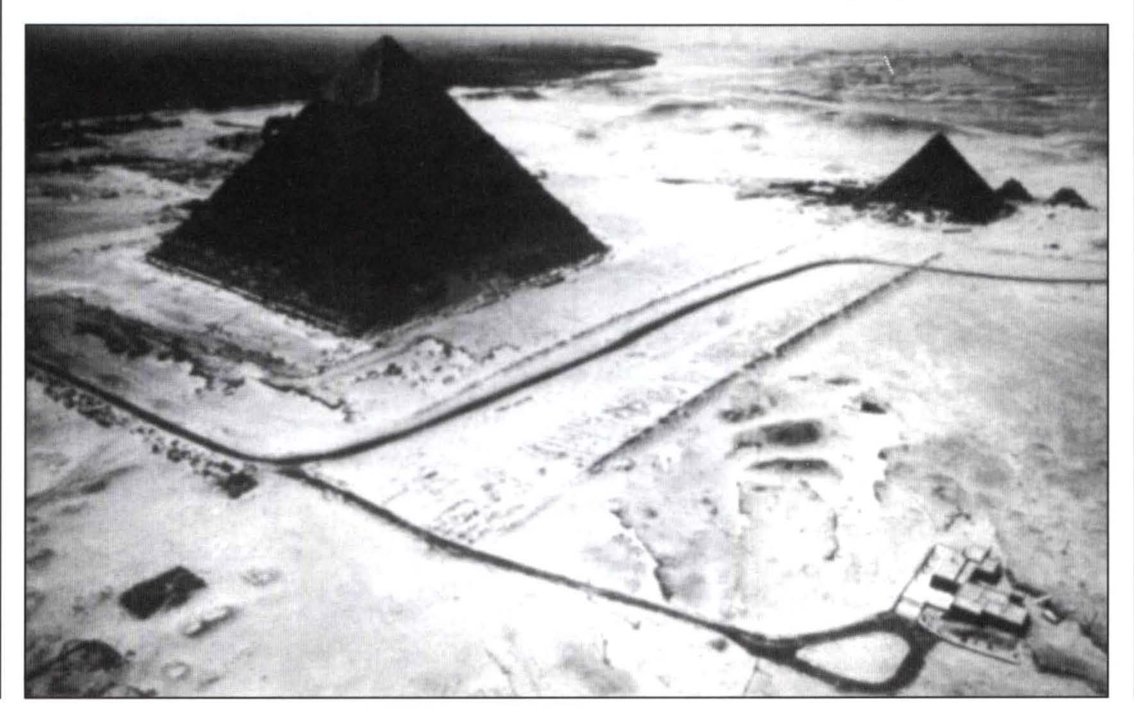
El Mirage fue sin duda la estrella de la guerra de los Seis Días aunque sus bajas fueron bastante cuantiosas, ya que a lo largo de los seis días de combates fueron derribados nueve de ellos *(Colección Shapira)*.

licópteros. Los elementos principales de la F. A. israelí estaban ocupados destruyendo las fuerzas aéreas árabes.

Hacia el mediodía se hizo evidente que Jordania y Siria se habían unido a Egipto en la lucha cuando ambas naciones atacaron objetivos israelíes con fuego de artillería e incursiones aéreas. Durante la tercera y cuarta oleadas con las que terminó el día y que completaron la operación *Foco,* la F. A. israelí continuó sus ataques contra la F. A. egipcia y también destruyó casi por completo la Real Fuerza Aérea jordana y la Fuerza Aérea siria. La F. A. israelí atacó también una base de la Fuerza Aérea iraquí.

Una misión representativa de las que se llevaron a cabo durante la tercera y cuarta oleadas estuvo a cargo de una formación de cuatro Super Mystère que fueron los primeros en atacar la base aérea siria de Marj' Real. Ilan Ron, otro capitán de la reserva que era el líder de la formación, recordaba:

La superioridad aérea conseguida por la F. A. israelí era tan completa que los pilotos de los Mirage de reconocimiento se permitían el lujo de tomar fotografías turísticas por todo Egipto *(Colección Ronen)*.



"Llevábamos montones de mapas. Yo estaba esperando para encabezar una formación de cuatro aparatos para atacar Inchas (una base aérea en Egipto) cuando de pronto me dijeron: 'No, no, tu vas a ir a Marj' Real'. Y yo repliqué: '¿Dónde está eso? ¡Por lo menos decidme en que país está!'. No era una base muy grande pero allí había muchos MiG-17. La sorpresa fue completa. Bombardeamos la pista y después efectuamos una pasada de ametrallamiento. Normalmente hacíamos tres pasadas de ametrallamiento, pero esta vez dije: '¡Vamos a quedarnos hasta acabar con todos los MiG!'. Al parecer había una formación de cuatro Ouragan volando por encima de nosotros que estaban esperando su turno. No tenían contacto radio con nosotros así que contaron tres pasadas de ametrallamiento y entraron a bombardear. Habían pensado que ya nos retirábamos, pero no fue así ¡Menudo jaleo!".

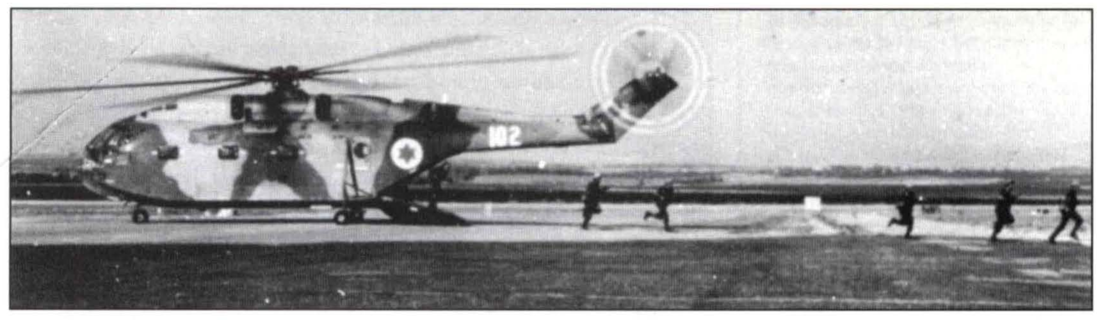
En las últimas oleadas se perdieron otros diez cazas de la F. A. israelí (seis pilotos perdieron la vida, dos fueron hechos prisioneros y otros dos fueron rescatados) además de tres entrenadores armados Fouga y un solo avión de transporte Noratlas que fue destruido en tierra por los Hunter jordanos. Pero al final del día, la F. A. israelí tenía el control total de los cielos de Oriente Medio.

SUPREMACÍA AÉREA

Los combates continuaron durante cinco días más, aunque la completa supremacía aérea conseguida por la F. A. israelí allanó el camino para una victoria israelí sin precedentes. En sólo seis días Israel había conquistado el Sinaí estableciendo posiciones firmes en la orilla este del Canal de Suez, en la orilla oeste del Jordán, en la franja de Gaza y en los Altos del Golán (véase mapa 4 en la sección a color). Los ejércitos egipcio, jordano y sirio habían sido derrotados al igual que la fuerza expedicionaria iraquí. En cierto modo aquella fue también una derrota de los soviéticos, no sólo porque los ejércitos árabes que estaban equipados con material soviético y operaban según la doctrina soviética habían perdido la batalla, sino también porque una enorme cantidad de armas so-

El resultado más característico de la total superioridad aérea: vehículos egipcios en el Sinaí *(Colección Shapira)*.



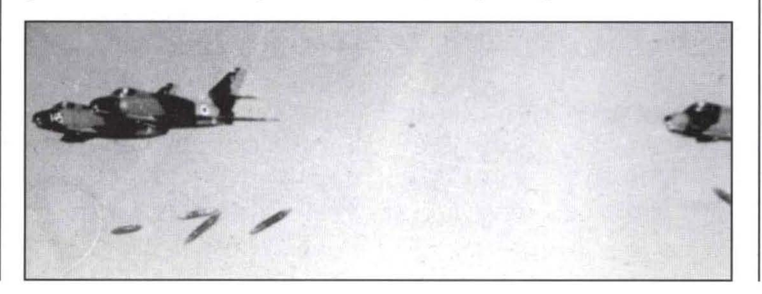


Sólo cuatro de los doce helicópteros Super Frelon encargados fueron entregados a Israel a tiempo para participar en la guerra de los Seis Días *(Colección Gazit)*.

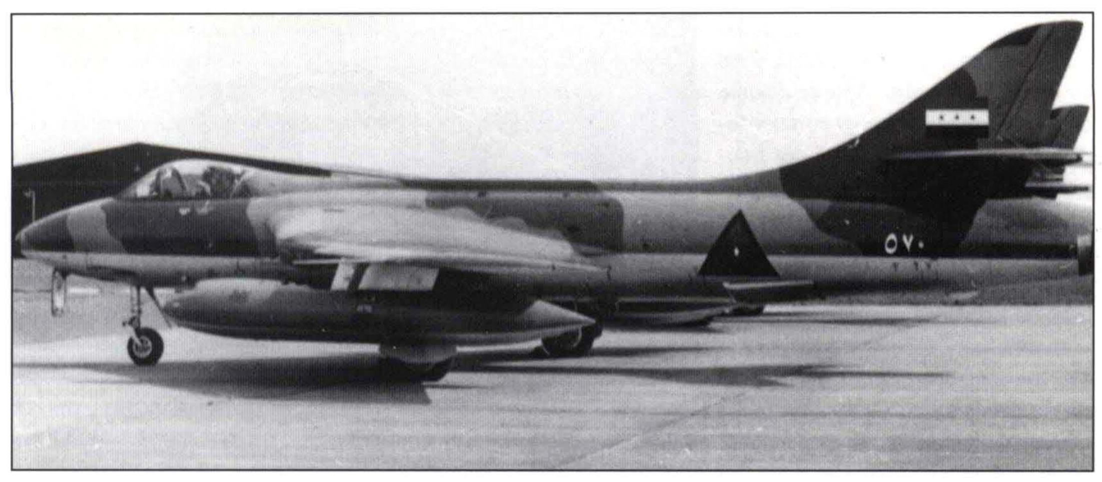
viéticas, incluyendo los sistemas de armas más modernos, habían caído en manos de los israelíes.

Aunque la victoria en la guerra de los Seis Días fue de hecho aplastante, su coste también fue alto. La F. A. israelí había perdido casi el 25% de sus aviones de caza, y en cuanto a pilotos, sus pérdidas estaban a la par con las de las fuerzas aéreas árabes, ya que la mayoría de los aparatos árabes fueron destruidos en tierra. Por lo tanto, no debe subestimarse la importancia de la misión que hoy día conocemos como búsqueda y rescate en combate. De hecho, la noche del 5 al 6 de junio un solitario helicóptero Sud Aviation Super Frelon se internó en territorio egipcio para buscar a dos pilotos de Mystère, al jefe de escuadrón Cte. Yonatan Shahar y al joven piloto Tte. Dan Manor, que estaban en paradero desconocido desde la mañana del 5 de junio, cuando ambos formaron parte de la primera oleada de la operación *Foco*. El Cte. Shahar había estado al frente de una formación cuya misión era atacar Fayid y fue derribado por el fuego antiaéreo. En aquel momento todavía no sabía que su hermano, que era piloto de Mirage, había perdido la vida la tarde del 5 de junio, mientras que el Tte. Manor fue derribado por un MiG-21 egipcio. La arriesgada misión fue un éxito parcial cuando fue rescatado el Cte. Shahar, pero el Tte. Manor fue capturado al día siguiente y hecho prisionero.

Durante las primeras horas del 6 de junio, la F. A. egipcia intentó tomarse la revancha con lo que quedaba de su poder aéreo. En el plazo de una hora los Mirage israelíes derribaron cinco Su-7 egipcios sobre el norte del Sinaí. Más de dos horas después un solitario bombardero iraquí Tu-16 penetró en Israel para bombardear Natanya, una población situada a unos 32 km al norte de Tel Aviv. Sorprendentemente el enorme bombardero sólo fue interceptado sobre Megiddo, cerca de Ramat David, durante el vuelo de vuelta a su base. Un piloto de Mirage afirmó que el Tu-16 había sido alcanzado por el misil aire-aire Shafrir que le había lanzado, pero oficialmente el Tu-16 fue derribado por los disparos antiaéreos de las piezas de 40 mm, aunque trágicamente el Tu-16



El Napalm era un arma muy eficaz contra objetivos "blandos" pero el perfil de ataque requerido para su lanzamiento, una pasada a baja altura, podía resultar peligroso *(Colección Gazit)*.



Un Hunter 570 de la Fuerza Aérea Iraquí. El Hunter, al igual que el MiG-17 era un robusto y maniobrable caza *(Colección Nicolle).*

iraquí se estrelló en una base de la Fuerza de Defensa de Israel causando la muerte de catorce soldados. Observando al bombardero iraquí que volaba a baja altura estaban los tripulantes de cuatro cazabombarderos Vautour y los pilotos de dos cazas de escolta Mirage que estaban a punto de despegar para atacar la base aérea H-3 situada en Irak. Minutos después de que el Tu-16 se estrellase, las dos formaciones de la F. A. israelí despegaron y pusieron rumbo hacia la lejana base aérea iraquí. El ataque aéreo no fue considerado como un éxito, aunque en los enfrentamientos aéreos los atacantes consiguieron buenos resultados. Un piloto de Mirage derribó un Hunter de la Fuerza Aérea iraquí y un MiG-21, mientras que el Capt. Beni Zohar conseguía la única victoria de los Vautour de la F. A. israelí. Así recordaba aquella misión:

"Inicié la pasada de bombardeo, lancé la mitad de las bombas, salí, y el número 2 avisó al número 1 de que un Hunter le estaba persiguiendo. Les vi virar a la izquierda, muy bajo, casi rozando el suelo, y yo seguí al número 2, con cierta curiosidad porque la situación no me parecía demasiado grave. Anuncié: '¡Te sigo!', así que él (el número 2) abandonó. Después me dijo: 'Sabía que tú podías hacerlo mejor que yo'. Todos los aviones estaban virando a la izquierda, él (el número 2) niveló sus alas, ascendió y regresó para efectuar la pasada de bombardeo, así que yo le seguí (al Hunter) con intención de indicar al número 1 como evitar que lo derribasen, y él seguía preguntándome constantemente: '¿Qué está pasando? ¿Qué está pasando?' y yo le contestaba: 'Todavía te sigue'. El Hunter me vio o le avisaron. En cuestión de segundos desistió de su ataque, así que le dije (al número 1): '¡Te ha dejado!' y él contestó: '¡Estupendo!'. Al virar el Hunter quedó delante de mí con un ángulo de unos 90º; era muy grande, enorme, y yo me acercaba a él a gran velocidad cuando me di cuenta de

Un Mirage de la F. A. israelí ataca a unos vehículos egipcios en el Sinaí. El piloto israelí de Mirage Giora Furman afirma que esta excitante secuencia de cámara de a bordo tomada durante la guerra de los Seis Días no corresponde a una victoria aérea sino a la destrucción de no menos de catorce vehículos en una sola pasada de ametrallamiento realizada por el Capt. Ifatch Spector *(Colección Epstein).*



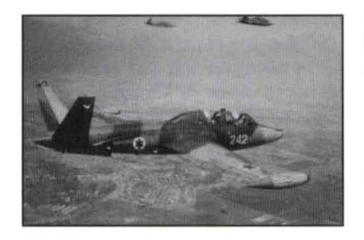
que mi visor de puntería estaba todavía en el modo de bombardeo, y no en el modo aire-aire. Apunté delante de él, disparé ráfagas muy cortas y todavía recuerdo que, durante una fracción de segundo, lo vi como una maqueta de avión, cada tornillo, cada línea. Estábamos virando a la izquierda y él viró de nuevo a la derecha. Me admiró su habilidad para hacer aquello y ascendí para esperar a ver qué hacía. Yo esperaba que virase para situarse detrás de mí y pensé lanzarme en picado contra él, pero vi que continuaba haciendo un viraje suave así que me lancé en picado contra él y se estrelló contra el suelo. No vi si le había alcanzado, porque nuestros proyectiles eran perforantes y no explotaban. Parecía como si el avión no estuviese fuera de control, no estalló (en el aire). Creo que el piloto había sido alcanzado o había sido presa del pánico, o algo parecido; ni siquiera había intentado eyectarse, no intentó nada, simplemente hizo un viraje suave, sin intentar proseguir el combate. No tuve ningún problema para atacarle desde una altura superior, así como estaba, con las bombas y todo lo demás. Simplemente descendió y se estrelló tranquilamente contra el suelo".



La considerable flota de helicópteros Sikorsky S-58 de la F. A. israelí fue empleada en numerosas ocasiones durante la guerra de los Seis Días *(Colección Katz).*

Además de las brillantes misiones aire-aire, el esfuerzo principal de la F. A. israelí eran las operaciones de interdicción aérea del campo de batalla y el apoyo aéreo próximo, y los Mirage israelíes consiguieron otras seis victorias durante aquel día. A pesar de la total superioridad aérea, los disparos de la artillería antiaérea árabe seguían causando bajas. El 6 de junio los israelíes perdieron un Fouga (su piloto resultó muerto) cerca de Jerusalén, en el frente jordano, un Ouragan (el piloto fue rescatado por un helicóptero Sikorsky S-58) sobre el Sinaí, dos Super Mystère (un piloto fue hecho prisionero y el otro fue rescatado por un Sikorsky S-58) sobre el Sinaí y un Vautour que fue alcanzado sobre Siria, pero el piloto consiguió emprender la ruta de regreso y eyectarse sobre territorio israelí.

En junio de 1967 la F. A. israelí disponía de más de cuarenta entrenadores armados Fouga Magister, y perdió seis de ellos durante los combates *(Colección Gazit).*



Tras el relativo fracaso del ataque aéreo contra la base aérea iraquí H-3 del 6 de junio, la F. A. israelí planeó otra incursión aérea el 7 de

Un Vautour 14 de la F. A. israelí que fue derribado el 7 de junio de 1967 sobre la base aérea H-3 en Irak *(Ilan Brunner).*



junio, a cargo de una fuerza de ataque compuesta por cuatro Vautour escoltados por cuatro Mirage. Sin embargo, en esta ocasión el ataque fue un completo fracaso, puesto que los Hunter defensores derribaron dos Vautour y un Mirage. Otra base aérea árabe que fue atacada también aquel día fue la de la F. A. egipcia en Ardaka, con el propósito de impedir el apoyo aéreo a las fuerzas egipcias desplegadas en la parte sur del Sinaí. Formando parte de la operación de la Fuerza de Defensa de Israel para capturar esta zona se llevó a cabo un ataque helitransportado contra Sharem El-Sheikh en el que participaron helicópteros Sikorsky S-58 y Super Frelon, aunque el lanzamiento previsto de paracaidistas fue cancelado cuando las fuerzas helitransportadas capturaron la pista de aterrizaje de Sharem El-Sheikh. Los transportes Nord Noratlas aterrizaron allí en lugar de arriesgar a los paracaidistas con un salto innecesario.

Aquel mediodía los entrenadores armados Fouga fueron retirados del combate. La línea del frente en el Sinaí estaba entonces ya demasiado alejada para los entrenadores armados, mientras que los combates en la orilla oeste del Jordán estaban tocando a su fin. Además de las pérdidas sobre Irak, la F. A. israelí perdió el 7 de junio un Ouragan, dos Mystère y un Super Mystère que fue derribado por un MiG-17 de la F. A. egipcia. Los cuatro pilotos se eyectaron sobre territorio israelí o fueron recuperados por los helicópteros S-58, mientras que el piloto del Super Mystère fue probablemente el único piloto de la F. A. israelí que fue derribado en dos ocasiones por un caza enemigo. Los pilotos de los Mirage israelíes reclamaron siete victorias aquel día, entre las cuales estuvieron las dos conseguidas por el Tte. Giora Rom, quien con ellas se convertía en el primer as con cinco victorias de la F. A. israelí. Alrededor de la medianoche un Mirage israelí que había despegado para efectuar una misión sobre el Sinaí fue derribado por un SAM SA-2 convirtiéndose en la primera víctima de la guerra aérea en Oriente Medio derribada por este nuevo sistema de armas.

Durante el cuarto día de combates, el 8 de junio, se produjo un trágico incidente cuando la Fuerza Aérea y la Marina israelíes atacaron por error al buque espía norteamericano *Liberty*. Treinta y cuatro norteamericanos perdieron la vida y otros 171 fueron heridos. Cuando se comprobó el error, Israel envió al buque un helicóptero Super Frelon para ayudar a la evacuación de las bajas, aunque los furiosos marinos norteamericanos, comprensiblemente, rechazaron la oferta. Aunque el día 8 fue un día de éxitos, en cuanto a victorias aéreas se refiere, para los escuadrones de Mirage de la F. A. israelí ya que consiguieron ocho victorias, perdieron dos de sus preciosos cazas de ala en delta. Uno de ellos fue derribado por los disparos antiaéreos cuando se dirigía a atacar una batería egipcia de SAM SA-2 en Tel El-Kabir, mientras que el piloto del otro tuvo que eyectarse por haberse quedado sin combustible después de un combate aéreo sobre el

Un avión de transporte Noratlas de la F. A. israelí volando sobre el puerto de Haifa. Los Nords se utilizaron intensamente durante la guerra de los Seis Días *(Colección Gazit)*.



Sinaí. Todavía se perdería otro caza de la F. A. israelí cuando un Ouragan fue derribado por los disparos antiaéreos sirios sobre los Altos del Golán. De hecho, al terminar el día, la F. A. israelí había desplazado su atención hacia el frente sirio, que todavía era bastante estático, aunque en él se empleaban a fondo tanto la artillería siria como la aviación israelí.

Finalmente, tras terminar la conquista del Sinaí y de la orilla oeste del Jordán, el gobierno israelí ordenó a la Fuerza de Defensa de Israel que también lanzase una ofensiva contra el frente sirio. Ascender desde los valles de Chula y del Jordán hasta los Altos del Golán costó un elevado precio a las fuerzas terrestres de la Fuerza de Defensa de Israel, mientras el denso fuego antiaéreo sobre una zona relativamente pequeña producía más bajas en las filas de la F. A. israelí. El 9 de julio dos jefes de escuadrón israelíes fueron derribados por el fuego antiaéreo sirio. El jefe de escuadrón del Ala Harzor, Tcol. Shlomo Bet-On, fue derribado y perdió la vida a bordo de un Super Mystère B.2, mientras que la pérdida más lamentable fue la muerte del Cte. Aryeh Ben-Or, jefe del escuadrón de entrenadores armados Fouga.

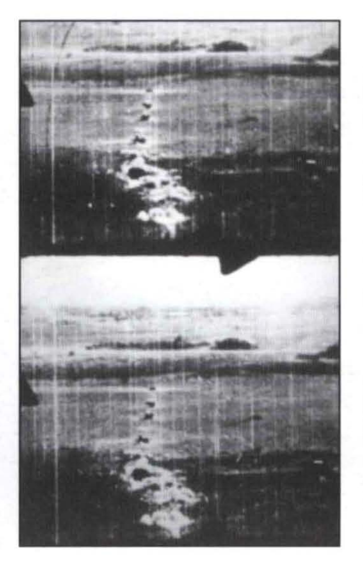


Los entrenadores armados Fouga Magister atacan vehículos jordanos en la orilla oeste del Jordán el 7 de junio de 1967 *(Colección Shamer)*.

La tarde del 8 de junio, los pilotos del escuadrón de entrenadores armados Fouga celebraban su participación en la guerra que había terminado con éxito. La fiesta se organizó en el hotel *Neot Midbar* (Oasis del desierto) en Beersheba, una localidad que está a diez minutos en automóvil desde Hatzerim, aunque unos cuantos de estos viejos pilotos de la reserva, que componían la mayor parte del escuadrón, pensaban que no era adecuado hacer una celebración cuando poco antes habían perdido a cinco de sus compañeros y cuando la guerra estaba todavía en marcha. A pesar de todo, la mayoría de los pilotos no durmieron aquella noche y estaban todavía borrachos o tenían resaca cuando, al amanecer, llegó la orden de que el escuadrón debía desplegar en Ramat David para operar sobre los Altos del Golán. El jefe del escuadrón pidió voluntarios para componer las tres primeras formaciones de



La F. A. israelí perdió un total de nueve Super Mystère durante la guerra de los Seis Días, el número más elevado de bajas sufrido por un solo escuadrón *(Colección Slapak)*.



Vehículos sirios bajo el ataque de un Super Mystère de la F. A. israelí *(Colección Shapira)*.

cuatro aparatos, mientras que el resto del escuadrón les debía seguir más tarde, aquel mismo día. Después de su llegada a Ramat David, las tres formaciones fueron instruidas y organizadas para la misión. Yehuda Lev-Ran, que entonces era Capt. de la reserva y oficial de operaciones del escuadrón, además de haber sido el piloto que había liderado la primera formación, recuerda los sucesos de aquel día:

"Ya estaba alineado en la pista cuando él (el Cte. Aryeh Ben-Or) llegó en un Jeep y dijo: 'Déjame volar a mí. Estoy terriblemente cansado y quiero volar una vez e irme a dormir'. Yo le contesté: 'Pero yo ya tengo los correajes ajustados y conozco los detalles de la misión', pero aquello era una orden. Ocupó mi lugar en la cabina y yo regresé a pie. Cuando regresé (al edificio del escuadrón) me informaron que había muerto. ¡Y todo aquello no había servido para nada en absoluto!".

Bajo la presión ejercida por los líderes experimentados, pilotos de reserva que habían pilotado los Mustang y los Mosquito durante la campaña del Sinaí, el escuadrón de entrenadores armados Fouga fue retirado del combate. Los pequeños entrenadores armados regresaron al sur, a Hartzerin, y dejaron su puesto a auténticos cazas que orbitaban en "círculos estacionarios" esperando su turno de atacar un reducido número de objetivos sirios muy bien defendidos situados en una zona restringida.

El 10 de junio de 1967, con los Altos del Golán, el Sinaí y la orilla oeste del Jordán en manos israelíes, entró por fin en vigor un alto el fuego. Estos territorios ocupados sumaban en conjunto una extensión mucho mayor que el territorio de Israel antes de la guerra de los Seis Días. El aplastante resultado de la guerra eliminó la amenaza inmediata para la existencia misma de Israel en tres aspectos defensivos: disuasión, bajas y zonas de contención.



Los pilotos y navegantes de Vautour durante la guerra de los Seis Días hacen una pausa para posar para la posteridad: de pie (de izquierda a derecha): Hertzel Bodinger (jefe de la F. A. israelí de 1992 a 1996), Shabtai Ben-Shoa, Ran Goren, Uri Margalit, Uri Talmor, Menachem Eini, Yaacov Rafaeli, Oded Erez, Beni Zohar, Achicar Eyal, Yoash Tsiddon, Adam Tsivoni, Ovadya Nachman, Levy Zur (jefe del escuadrón) y Zeev Tavor. Sentados sobre el ala y el fuselaje (de izquierda a derecha): Daniel Ilan, Avshalom Friedman, Gidon Magen, Micha Gil, Michael Dvir, Moshe Saar, Yaacov Gal, Elkhanan Raz y Zur Ran. De pie sobre las alas y el fuselaje (de izquierda a derecha): Giora Goren, Yaacov Tal, Shimon Zimon y Yitzhak Nir ***(Colección Nir).***



El piloto israelí de Mirage, Cte. Dan Sever, examina la cabina de un entrenador Zlin de la F. A. egipcia en la base aérea de Bir Gafgafa, en el Sinaí, en junio de 1967 *(Colección Sever).*



Un helicóptero egipcio con matrícula civil italiana Hiller UH-12E que fue capturado por la Fuerza de Defensa de Israel en Abu Rhodes. Los israelíes utilizaron el helicóptero con la matrícula 3302, hasta que fue devuelto a Egipto en 1979 *(Colección Hashiloni).*

Para poder reanudar las hostilidades, las naciones árabes tenían que reconstruir y reorganizar sus fuerzas armadas, no sólo en cuanto a recursos humanos y equipamiento de combate, sino también en cuanto a su infraestructura.

Mientras que las grandes pérdidas de equipo eran relativamente fáciles de reemplazar, no ocurría lo mismo con las bajas de recursos humanos. La formación de un piloto de combate es un proceso que dura varios años. Incluso después de la reconstrucción, rearme y reestructuración, la F. A. egipcia tenía que enfrentarse a una nueva y desconocida situación en la cual el Sinaí actuaba como una zona de contención entre Egipto e Israel. Hasta entonces, los aviones de ataque egipcios estaban sólo a pocos minutos de sus objetivos situados en Israel, pero al final de la guerra de los Seis Días, un avión de ataque egipcio que recibiese la orden de atacar esos objetivos tenía que recorrer cientos de kilómetros sobre territorio hostil hasta llegar a la zona del objetivo.

Los pilotos de Super Mystère de la F. A. israelí celebraron el final de la guerra con esta memorable ceremonia, descargando simultáneamente los cargadores de sus pistolas *(Colección Shapira).*



Por último está el elemento de la disuasión. Aunque se ha dicho que la guerra de los Seis Días estalló porque Israel carecía de capacidad de disuasión o porque los líderes árabes no consiguieron comprender la importancia que Israel dio a sus acciones anteriores a la guerra, no hay duda de que después de la guerra de los Seis Días la capacidad de disuasión de Israel experimentó un salto importante. Por lo tanto, el hecho de que las hostilidades se reanudasen casi de inmediato constituyó una sorpresa, aunque las reglas de la guerra iban a ser completamente diferentes. La era de "la guerra limitada" había comenzado en Oriente Medio.

SELECCIÓN DE BIBLIOGRAFÍA EN INGLÉS

Aloni, Shlomo Varios artículos en *Air Enthusiast, FlyPast, Scale Aircraft Modelling, Wings of Fame*, etc.

Bar, Siman y **Tof Yaacov** *Israeli-Egiptian War of Attrition*, Columbia University Press 1980

Bhargava, G/C (Ret) IAF Dapil ' Eyewitness to the Six-Day War', *AirForces Monthly 123*, junio de 1998

Borovik, Yehuda 'Israeli Air Force' *Warbirds Illustrated No. 23* Arms and Armour Press 1984

Borovik, Yehuda 'Israeli Spitfires', *FlyPast 110*, septiembre de 1990

Cohen, Eliezer 'Israel's Best Defense', *Airlife* 1993

Cull, Brian y **Shlomo Aloni** con **David Nicolle** *Spitfires over Israel*, Grub Street 1993

Cull, Brian con **David Nicolle** y **Shlomo Aloni** *Wings over Suez*, Grub Street 1996

Dor, Amos The IAF Aircraft Series No. 3/1: *The Mirage IIIC Shahak*, AD Grafica 1999

Goldman, Marvin G *El-Al Star in the Sky*, World Transport Press 1990

Goldstein, Chai *Rabbi with Wings*, 1965

Green, William y **Gordon Swanborough** 'The Last Fighting "Forts"', *Air Enthusiast 8*, octubre 1978-enero 1979

Green, William y **Gordon Swanborough** 'Egypt: An Air Power in Transition', *Air International Vol. 22*, abril-junio 1982

Gunston, Bill *An Illustrated Guide to the Israeli Air Force*, Salamander Books 1982

Lapidot, Aaron y **Merav Halperin** *G Suit*, Sphere Books 1990

Lee, Air Chief Marshal Sir David *Wings in the Sun*, HMSO 1989

Levett, Gordon 'Early Days at El-Al0 *Air Enthusiast 35*, enero-abril 1988

Levett, Gordon *Flying Under Two Flags*, Frank Cass 1994

Livingston, Harold *No Trophy, No Sword*, Edition Q 1994

Mafe, Huertas Salvador *The Israeli Air Force 1947-1960*. Schieffer 1998

Mersky, Peter B *Israeli Fighter Aces: The Definitive History*, Speciality Press 1997

Morse, Stan (editor) *Modern Military Powers: Israel*, Aerospace Publishing 1984

Nicolle, Dr. David 'Bearing the Brunt', *Air Enthusiast 60*, noviembre-diciembre 1995

Nicolle, Dr. David y **Dr. Ing. Gianni Cattaneo** A Delight to Fly: DH Vampires in Egyptian Service, *Air Enthusiast 69*, mayo-junio 1997

Nomis, Leo con **Brian Cull** *The Desert hawks*, Grub Street 1998

Nordeen, Lon *Fighters over Israel*, Orion Books 1990

Nordeen, Lon y **David Nicolle** *Phoenix over the Nile*, Smithsonian Institution Press 1997

Nordeen, Lon 'Air Warfare in the Middle East: Part One', *AirForces Monthly 133*, abril 1999

Rubinstein, Murray y **Richard Goldman** *The Israeli Air Force Story*, Arms and Armour Press 1979

Shores, Christopher *Dust Clouds in the Middle East*, Grub Street 1996

Starface, Charles *Arab Air Forces*, Squadron/Signal Publications 1994

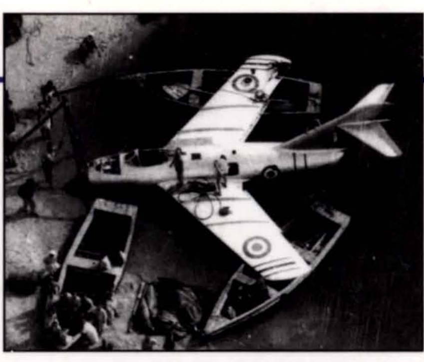
Weiss, Jeffrey y **Craig Weiss** *I am my Brother's Keeper*, Schiffer 1998

Weizman, Ezer *On Eagle's Wings*, Weidenfeld and Nicholson 1976

Yofe, Alex *Spitfire: Star of Israel*, Ventura Publications 1997

Yonai, Ehud *No Margin for Error*, Pantheon 1993

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



En noviembre de 1947 la Organización de las Naciones Unidas decretó el final del domino británico y la división de Palestina en dos Estados independientes: uno judío y otro árabe; pero ninguna de las partes quedó satisfecha. La F. A. israelí, que se creó a partir de una flotilla de avionetas ligeras transformadas a toda prisa, sufrió reveses iniciales al estallar las hostilidades. Pero, al poco tiempo, los israelíes consiguieron formar su propia fuerza de cazas reuniendo una variada serie de aviones entre los que estaban los Avia S-199, B-17, Spitfire y Beaufighter. Contra todo pronóstico, Israel ganó su guerra de Independencia contra sus vecinos árabes, pero era inevitable que el conflicto estallara de nuevo. Al comenzar la guerra de los Seis Días en 1967 había llegado la era supersónica en la que aparecieron en la batalla los Miragesy Super Mystère contra los últimos modelos de MiG.

Esta es la historia de los aviones y los ases de ambos bandos durante los primeros años de aquel conflicto.

